

Kors och tvärs

- en vision för urban grönska i förtätningen
längs Kontinentalbanan i Malmö

Författare: Sara Bauer & My Söderberg

Kors och tvärs - en vision för urban grönska i förtätningen längs Kontinentalbanan i Malmö
Intercross - a vision for urban vegetation in the densification of Kontinentalbanan in Malmö

Författare:

Sara Bauer

My Söderberg

Handledare:

Ann Bergsjö, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Caroline Dahl, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Carola Wingren, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Biträdande examinator: Helena Mellqvist, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Master project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0814

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2019

Omslagsbild: Illustration av författarna

Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: landskapsarkitektur, grönstruktur, urban grönska, förtätning, överdäckning, Kontinentalbanan, Malmö, Sofielunds industriområde, snabbcykelstråk

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Förord

Att skriva examensarbete har varit en utvecklande och intensiv process. På vägen har vi fått hjälp från många olika håll, inte minst från våra handledare Ann Bergsjö och Caroline Dahl. Tack för ert stöd. Vi vill även tacka Urban Skogmar, Kwame Moore och Christer Larsson för tid och intresse. Framförallt vill vi tacka Chris och Filip för ert tålamod med vår frånvaro, och Dylan, Charlie och Loa som förgyllt våra mikropauser med legotorn och sagostunder.



Sara Bauer



My Söderberg

Sammandrag

Tänk om en av Malmös stora barriärer, den järnväg som kallas Kontinentalbanan, skulle överdäckas och därigenom skapa möjlighet till ett grönstråk som förenar omgivande stadsdelar? Denna visionära tanke är startskottet på vårt examensarbete och det är därifrån vi har tagit avstamp i arbetet. Syftet med examensarbetet är att med landskapsarkitektur, och fokus på grönstrukturen, undersöka och visa på hur Malmö skulle kunna utvecklas om järnvägen som barriär försvinner.

Med ett växande Malmö och ett ställningstagande att inte exploatera värdefull jordbruksmark blir utrymmet för förtätning en het debatt och vi vill slå ett slag för grönstrukturens plats och betydelse i en integrerad stad. Vi vill lyfta fram det enskilda trädets och den sammanhängande grönstrukturens kvaliteter och funktioner och sätta dem i perspektivet staden och framtiden.

Resultatet av detta arbete är dels en övergripande grön strategi i form av ett grönstråk längs överdäckningen som vi kallar "Kontinentalstråket", dels ett gestaltungsförslag för en ny park, "Sophialunden". Sophialunden blir en del i en ännu större park då den kopplar ihop två befintliga parker, Enskifteshagen och Rosengårdsfältet. Dessa tre parker tillsammans har vi valt att kalla för "Östra parken". Kontinentalstråket och Sophialunden knyter tillsammans ihop befintlig grönstruktur på båda sidor om järnvägen och skapar nya robusta grönstråk kors och tvärs i östra Malmö.

Förslaget är visionärt och presenteras i syfte att skapa diskussion om Malmös framtid då beslut som tas idag kan påverka möjligheterna för stadens framtida utveckling och överdäckning av Kontinentalbanan.

Abstract

Imagine that one of Malmö's biggest barriers disappeared - as a huge dike from Kirseberg in the north to Fosie in the south lies the railway that divides the eastern parts of Malmö from the rest of the city. Surrounded by residential areas, schools, businesses and more, the railway is an expansive barrier in the cityscape. Imagine the railway under ground and overbuilt - What possibilities could that bring to the new cityscape?

This visionary thought was the start to our master project and the precursor to the work we have done. The objective with the master project is an investigation and demonstration of how Malmö could develop if the railway barrier disappears, with a focus on green structure and using landscape architecture as a tool. Malmö is expanding and the need to prevent the exploitation of valuable agricultural fields, densification of urban space has become a heated debate. Consequently, we want to emphasize the role of green structure as an important and significant player in the construction of an integrated city. We also want to highlight the qualities and functions of a single tree and the connected green structure, and look at them from the perspective of the city and the urban spaces with the future in mind.

The result of this work is partly a general strategy - a green pathway for the overbuild which we call "Kontinentalstråket", and partly a design proposal for a new park called "Sophialunden". Sophialunden connects two existing parks which results in a new, even bigger park which we call "Östra parken". Both of these new structures, Kontinentalstråket och Sophialunden, connects existing green structures on both sides of the railway, and creates new robust green corridors intercrossing the eastern part of Malmö.

The proposal is visionary and written with the objective to create a discussion about Malmö's future as the decisions taken today can affect the future development of the city and the chances of overbuilding Kontinentalbanan.

INNEHÅLL

BAKGRUND	7	IDÉ & PROGRAM	46
SYFTE, MÅL & FRÅGESTÄLLNING	8	Pusselbiten Sophialunden	46
MÅLGRUPP & AVGRÄNSNINGAR	8	Bärande idé	47
METOD	9	Vegetation som byggnadselement	48
ARBETETS UPPLÄGG	10	Slitning mellan plats och rörelse	49
		Rumsanalys	49
		Kvaliteter, funktion & innehåll	50
1. INTRODUKTION	11	SOPHIALUNDEN	52
Staden, vegetationen & människan	13	Ram, entréer & kopplingar	53
		Entréer längs Kontinentalstråket	53
2. KONTINENTALSTRÅKET & ÖSTRA PARKEN	15	Entré längs Norra Grängesbergsgatan	55
ÖVERSIKT	16	Södra entrén	57
		Entré från Hårds väg	58
KONTINENTALBANAN	17	Kopplingar Enskifteshagen och	
Från Kirseberg i norr till Fosie i söder	17	Rosengårdsfältet	59
Befintligt sammanhang - Kontinentalbanan	18	Samling	61
Kontinentalbanan och korsande grönstråk	19	Picknick	63
Passager under Kontinentalbanan	20	Skogsupplevelse	65
		Dagvattenhantering	68
VISION	21	3. SKISSPROCESSEN	73
Kontinentalstråket	21	Om samarbete	82
Snabbcykelspår genom östra Malmö	22		
KONTINENTALSTRÅKET	23	4. DISKUSSION & REFLEKTION	83
Utformning av kontinentalstråket	23	Metod	84
Placering överdäckning	25	Resultat	87
Principplan kontinentalstråket	26	Vidare utveckling	89
Överdäckningen som växtplats	28	Reflektion	90
Växtval	28		
EN SAMMANHÄNGANDE STAD	29	REFERENSLISTA	92
Grönstråk kors & tvärs	29	Böcker	92
Östra parken & Sophialunden	30	Samlingsverk (i böcker)	92
		Artiklar, rapporter och program	93
ÖSTRA PARKEN	31	Elektroniska källor	94
Befintligt sammanhang - Östra parken	32		
Översvämningar	37	BILFÖRTECKNING	94
Grönstruktur i området	38		
Upptagningsområde	39	BILAGA Kontinentalstaden - en stad på spåren	
Målpunkter	40		
Kollektivtrafik	41		
Biltrafik och cykelstråk	42		
Sophialunden som koppling	43		
Enskifteshagen och Rosengårdsfältet	44		

BAKGRUND

Grunden för detta arbete har vuxit fram successivt under sex-sju år, då vi båda flyttade till Malmö och påbörjade utbildningen till landskapsarkitekter. Som boende i Malmö är det svårt att inte någon gång påverkas av den järnväg som sträcker sig från Kirseberg i norr till Fosie i söder. Antingen det handlar om att behöva ta omvägar när barn ska lämnas på förskolan eller inte kunna komma tillbaka smidigt på springturen. Både vardagliga ärenden och fritidssysslor har påverkats av den barriär som Kontinentalbanan utgör.

Våren 2017 lanserade Sweco en vision för Malmö kallad Kontinentalstaden - en stad på spåren, se bilaga 1. Visionen innebär en nedgrävning och överdäckning av Kontinentalbanan. Vi som under följande höst skulle påbörja examensarbetet såg möjligheten att ta fasta på Swecos förslag och utveckla den vidare. Under ett möte med Sweco fick vi gehör för vår idé. I Swecos undersökning ligger fokus på bostäder och arbetsplatser, samt på tekniska aspekter av själva överdäckningen och delvis ekonomisk genomförbarhet. Däremot saknades analyser av det större fysiska sammanhanget och ett landskapsarkitektoniskt perspektiv efterfrågades. Specifikt nämndes orden "grönstruktur", "rekreationsmöjligheter" och "biotoper".

Examensarbetet tar avstamp i Swecos idé om att överdäcka Kontinentalbanan och vi vill utifrån detta, dock oberoende av Sweco, ge förslag på hur de frigjorda arealerna mark kan tas tillvara. I Malmös grönplan poängteras att grönstrukturen behöver lyftas till en övergripande nivå och få samma status som bebyggelse och infrastruktur (Malmö stad 2003). Dessvärre minskar våra naturliga miljöer för återhämtning enligt Kaplan, Ulrich & Grahn (2012). Större och tätare städer, ökade ljudnivåer, intensivare informationsflöde, höga krav på sociala prestationer och stor konkurrens om jobb i kombination med sämre tillgång till naturliga miljöer leder till att utrymmet för återhämtning, "både i tid och rum" blir allt mindre (Kaplan, Ulrich & Grahn 2012). Vi anser att en stad bör erbjuda rekreativa och restaurativa element för fysisk och mental stimulans i närheten av våra vardagsmiljöer, i hemmet såväl som på arbetsplatsen.

Vi föreslår därför att överdäckningen utnyttjas till grönstrukturens fördel i det stora förtätningsprojekt att gräva ner och däcka över Kontinentalbanan. Vi presenterar en övergripande strategi som innebär att sträckan längs överdäckningen blir ett grönstråk, Kontinentalstråket, med snabbcykelspår som kopplar ihop Malmös södra och norra delar och även kopplar på det snabbcykelspår som planeras mellan Malmö och Lund. Vi tar även fokus på ett korsande grönstråk där vi zoomar in och presenterar en ny park, Sophialunden. Sophialunden är en sammankopplande länk i det som skulle kunna bli en ny stadspark i Malmö som vi kallar Östra parken.

SYFTE, MÅL & FRÅGESTÄLLNING

Syftet är att undersöka grönstrukturen i Malmö utifrån den givna förutsättningen att Kontinentalbanan som barriär försvinner. Vi vill arbeta strategiskt med grönstruktur och vegetation som stadsbyggnadselement samt visa hur växtlighetens kvaliteter kan möta stadens behov på en specifik plats.

Målet är, att med fokus på grönstrukturen, föreslå en strategi för överdäckningen samt med växtlighet gestalta ett nedslag på ett område i relation till överdäckningen. Vi vill skapa ett underlag för diskussion om områdets framtida utveckling samt betona vikten av grönstruktur som utgångspunkt vid stadsomvandling i allmänhet.

Frågeställningen för arbetet lyder:

- Vilka nya förutsättningar för grönstrukturen skapar en överdäckning av Kontinentalbanan?
- På vilka platser är det viktigt att grönstrukturen får företräde i förtätningen längs Kontinentalbanan?
- Hur kan en sådan plats gestaltas?

MÅLGRUPP & AVGRÄNSNINGAR

Arbetet riktar sig till både studerande och yrkesverksamma landskapsarkitekter, planerare och andra professioner inom stadsbyggnad. Arbetet bygger på Swecos förslag att Kontinentalbanan överdäckas men utöver att vi fått värdefull information har vi inte samarbetat ytterligare med Sweco. Vårt fokus ligger på grönstruktur och vegetation som byggnadsmaterial. Tekniska lösningar för själva överdäckningen lämnas därhän och en ekonomisk analys likaså. En medborgardialog hade varit relevant för förslaget men omfattningen på det arbete som hade krävts ligger utanför ramen för denna masteruppsats.

METOD

Designprocessen som leder fram till ett gestaltningsförslag följer inte en strikt och etablerad metod på samma sätt som den objektiva metoden i bland annat teknisk forskning, utan är beroende av en kreativ aspekt och lateralt tänkande. (Fraser 2013) I praktiken är detta en dynamisk gestaltningsprocess där prövande och omprövande av idéer har präglat vårt arbetssätt och resulterat i en cirkulär designprocess. Även om materialinsamling dominerade arbetet i början, och gestaltningen i slutet, så har alla delar funnits närvarande från början till slut.

Alla landskap är platsspecifika och besitter kvaliteter som kommer från dess större sammanhang. Detta gör att en designprocess ser olika ut beroende på platsen som ska utformas. Hideo Sasaki skrev "Designing is essentially a process of relating all the operational factors into a comprehensive whole" (Sasaki 1950). Den första tiden i detta arbete identifierade vi dessa olika delar och större sammanhang, både geografiskt, biologiskt och socialt/politiskt. I stora drag började vår process med inventering i form av fältstudier av området kring Kontinentalbanan och morfologisk analys av kartmaterial, flygfoton och planer som bygger på visuell analys, kompletterat med inläsning på gällande styrdokument och litteratur som rör området specifikt och gröstruktur och vegetationsbyggnad generellt. Den litterära studien ämnade att bredda vår kunskap kring urban ekologi och dess värde för både människor och djur. Där har "Urban Ecology - Science of Cities" av Richard T. T. Forman varit en värdefull källa tillsammans med samlingsverket "Urban biodiversity and design", Müller, N., Werner, P., Kelcey J. (red). För att koppla dessa till den kontext vi har arbetat i har vi studerat Malmös styrdokument och då främst Malmös grönsplan och Malmös översiktplan med tillhörande översyn som i skrivande stund inte är antagen. Här fick vi svar på frågor om planer och prioriteringar för Malmös utveckling. Utöver det har vi även läst texter relaterade till områdena kring vårt nedslag och miljöpsykologi (relaterad till återhämtning och barns utveckling.) Vi har använt oss av ett flertal sökord såsom: urban biodiversity, park structure, vegetationsbyggnad, förtätning, blandstad, dagvattenhantering, urbana parker, stadspark, cues to care, förtätning, överdäckning, railway overbuild, highway overbuild, vegetation på betongbjälklag.

Vi har fört en kontinuerlig diskussion som kritiskt öga och stöd. Skrivarbete och efterforskning har delats upp för att effektivisera vårt arbete, men vi har under hela arbetet delat med oss av våra insikter och parallellt fört en aktiv och gemensam skiss-diskussion. Det skissande arbetet har utgjort en central del och vi presenterar det mest väsentliga under kapitel Skissprocessen. Vi har även identifierat och studerat referensprojekt, samt besökt platser för förståelse och inspiration. För att vidga våra perspektiv och fylla kunskapsluckor samt för att problematisera relevanta resonemang har vi samtalat med personer både från Malmö stad och personer som är insatta i antingen platsen eller ämnet. Som verktyg har vi främst använt oss av skisser, men även modeller och mer noggranna visualiseringar i programmen AutoCAD, Photoshop, Illustrator, Indesign och Sketchup.

ARBETETS UPPLÄGG

I introduktionen till vårt arbete presenterar vi vårt teoretiska utgångsläge. Sedan följer ett kapitel som presenterar vårt huvudsakliga resultat med både lära-känna-delar och förslagsdelar. Efter förslaget följer ett kapitel som visar vår skissprocess och som avslut för vi en diskussion och reflekterar över arbetet.

Varje kapitel presenteras med en sida som kort sammanfattar kapitlets innehåll tillsammans med rubrikerna för varje avsnitt inom kapitlet. För att underlätta orienteringen inuti arbetet står kapitelrubrikerna tillsammans med gällande avsnittsrubrik uppe i vänstra hörnet på varje sida så att läsaren snabbt ska kunna se var i arbetet hen befinner sig.

INTRODUKTION

Här ges en bakgrund till arbetet som visar vårt teoretiska utgångsläge och basen för vårt ställningstagande.

KONTINENTALSTRÅKET & ÖSTRA PARKEN

Kapitlet inleds med en presentation av Kontinentalbanan och dess kontext följt av en vision för hur överdäckningen kan bidra till ett mer samlat Malmö. Sedan föreslås en strategi för hur den frigjorda ytan på överdäckningen kan användas på ett övergripande plan. Detta i form av det grönstråk som vi kallar Kontinentalstråket. Vi zoomar sedan in på parkdelen av förslaget. Parken kopplar ihop Enskifteshagen med Rosengårdsfältet och skapar "Östra parken". Här lär vi känna området kring Östra parken generellt och Sophialunden specifikt. Slutligen presenteras ett förslag för Sophialundens utformning.

SKISSPROCESSEN

Vår arbetsprocess beskrivs i kapitel 3.

DISKUSSION & REFLEKTION

Arbeten kan alltid utvecklas eller undersökas djupare och kunskap specialiseras. Här presenterar vi tankar om vår metod, vad vi har åstadkommit och vad vi kunde ha gjort bättre.



“One might consider an ideal series of parks as you might a great water system, using the metaphor of green water...a weaving, interconnected green mass that changes in size and purpose, but always interpenetrates forcibly but gently the urban, suburban and rural scene.”

William M Ross, conservation Foundation symposium,
Washington DC 1971

Staden, vegetationen & människan

Urbanisering

Precis som i stora delar av världen märker Sverige av urbaniseringstrenden. Städerna växer och i både internationella och nationella styrdokument betonas vikten av att exploateringen sker i förtätande sammanhang. (Malmö stad 2014; United Nations 2016)

I Malmös grönsplan (2003) betonas att denna utmaning inte minst gäller Malmö som omges av värdefulla odlingslandskap. Vidare beskrivs det att odlingslandskapen, tillsammans med kuststräckan, begränsar Malmös möjlighet att växa utåt och att Malmös kontext i odlingslandskap dessutom påverkar förekomsten av naturmark inuti staden. Malmö har utvecklats på odlingsmark och nästan all mark har någon gång varit uppodlad. Enligt Malmö grönsplan (2003) har detta lett till att Malmö har få sparade naturområden vilket är en bidragande anledning till Malmös jämförelsevis låga yta tillgänglig grön mark per invånare som ligger på 33 m²/invånare. Detta jämfört med genomsnittet för Sveriges tio största tätorter som ligger på 100 m²/invånare. I grönsplanen påpekas det att för att lyckas öka andelen naturområden i Malmö måste mark avsättas och nya gröna miljöer skapas. (Malmö stad 2003)

Det övergripande målet i Malmös översiktsplan (2014) är att staden ska förtätas och det innanför Yttre ringvägen för undvika exploatering på omgivande odlingsmark. I översiktsplanen pekas järnvägar ut som en bidragande faktor till utglesning av staden på grund av de stora säkerhetsavstånd som krävs till spåren (Malmö stad 2014). En överdäckning av Kontinentalbanan innebär att ny mark blir tillgänglig och därmed en möjlighet till efterfrågad förtätning innanför Yttre ringvägen i enlighet med Malmös översiktsplan.

I skrivande stund pågår arbetet med att bygga Kontinentalbanans nya station, station Rosengård. Kontinentalbanan har tidigare varit öppen för persontrafik men sedan en tid tillbaka har endast godstrafik trafikerat sträckan. På Malmö stads hemsida går att läsa om bygget av station Rosengård som en del av en satsning som kallas Malmöringen. Den innebär att Kontinentalbanan

återigen öppnas upp för persontrafik och utgör en del av den sträcka som trafikerar Malmö med tågtrafik cirkulärt runt staden. (Malmö stad 2018) I slutrapporten "Framtidens kollektivnät i Malmö" lyfter Malmö stad (2008) åtgärder som stärker utsatta områdets tillgänglighet till kollektivtrafiknätet som en viktig strategi för att öka integrationen och bidra till bättre möjligheter för fler att resa kollektivt till större arbetsmarknader. Vi ser dock att problematiken med järnvägen kvarstår som en fysisk barriär som avgränsar de östra delarna av Malmö från resten av staden. Vi ser även att förutom att frigöra exploaterbar mark kan en överdäckning av Kontinentalbanan innebära nya möjligheter för sociala och ekologiska kopplingar och rörelsemöjligheter.

Urban grönsstruktur

I Malmös grönsplan (2003) beskrivs grönsstruktur som ett stadsbyggnadselement (tillsammans med infrastruktur och bebyggelse) som byggs upp av noder (grönytor, parker) och stråk som utgör kopplingar mellan olika grönområden. Både rekreativa och biologiska värden stärks av en sammankopplad grönsstruktur som möjliggör rörelse utan att hindras av kraftiga barriärer.

Forman (2014) beskriver hur järnvägar utgör barriärer för korsande rörelser men att de för djur innebär en långsgående struktur som utgör en rörelsekorridor. Forman pekar på att järnvägar är speciella i stadslandskapet då de håller en helt obruten struktur från landsbygden, in i staden och sedan vidare ut i omgivande landskap igen. I relation till biologisk mångfald utgör det en viktig aspekt då lignoser ofta tillåts växa längs med den sammanhållna sträckningen. Vegetationen utgör en koppling mellan olika parker, trädgårdar, större grönytor etc. som ligger utmed järnvägen och erbjuder rörelsemöjligheter för djur och växter mellan en mångfald av mikrohabitat. Dessutom beskriver Forman att järnvägen anses vara viktig då den representerar en torr, näringsfattig och solexponerad biotop. (Forman 2014) Gylje & Lennartson (2009) skriver även de om denna biotop som tidigare förekom inom det

förindustriella jordbruket, men som i takt med det alltmer utnyttjade odlingslandskapet har blivit ovanlig och därmed har många av de djur- och växtarter som förekommer inom biotopen blivit rödlistade.

Träden fyller en speciellt viktig funktion i staden. Forman (2014) beskriver en mängd funktioner som att de genom skugga och evapotranspiration svalkar luften och marken under kronan, de tillför näring till marken genom lövfällning, de syresätter jorden med sin rötter och minskar belastningen på dagvattenhanteringen genom att fördröja vattnet som fastnar i trädkronorna. Träden renar även luften genom att partiklar fastnar på bladytorna. Forman beskriver även att för djur och växter erbjuder träden föda i form av pollen, frukter, nötter etc. Många djur och insekter finner sina bostadsmiljöer i eller i relation till träd när de tappar grenar på marken. Just gammal ved är speciellt värdefull. I staden förekommer träd oftast som solitärer, i trädtrader, i smala samt breda korridorer och i små samt stora bestånd. (Forman 2014)

I Malmös grönsplan beskrivs att många stora träd försvunnit under senare hälften av det senaste århundradet, många på grund sjukdomar. Där nämns specifikt behovet av att öka andelen träd och även buskar i sammanhängande bestånd. (Malmö stad 2003)

Upplevelser av natur

Idag sker en minskning av biologisk mångfald (Convention on biodiversity). Denna förlust är ett problem i sig men ett minst lika stort orosmoment är den minskade personliga erfarenheten av naturupplevelser (Beery & Jönsson 2015).

I samlingsverket "Urban biodiversity and design" påpekar Müller & Werner (2010) att i takt med att allt fler människor bor i städer ställs högre krav på de upplevelser som den urbana naturen erbjuder då det är den natur som de flesta människor upplever, i vissa fall den enda. En grundlig förståelse för naturen skapas inte av tillfälliga besök och helgutflykter utan det är den vardagliga upplevelsen av naturen som betonas. (Müller & Werner 2010)

Kellert (2005) beskriver vikten av natur för människan och skriver att naturen erbjuder kontakt med levande ting. Han beskriver vidare att genom att se och förstå objekt och processer i naturen kan vi börja utveckla en förståelse för större sammanhang och konsekvenser, för liv och död. Barn börjar dela upp naturen i kategorier som växter, träd och djur tidigt. Senare skapar de kopplingar mellan exempelvis ett visst djur och ett speciellt väder eller en viss tid på dygnet, vädret kopplas till årstid och de fallande löven till livscyklar. Naturen är en stor inspirationskälla och trigger kreativitet och problemlösning. När barnen är några år gamla kan naturliga miljöer erbjuda plats för barnen att utforska sin självständighet och frihet. Kellert skriver att ingen annan miljö erbjuder heller samma källa till kritiskt tänkande och problemlösning. (Kellert 2005)

Naturen stimulerar våra sinnen visuellt, med lukter, smaker, ljud och saker att känna på (Louv, 2008). Att lära sig känna igen, sätta namn på, klassificera och förstå naturen hjälper till att utveckla vår förmåga att sortera och ta in samt att komma ihåg information (Kahn & Kellert 2002). Dessutom har naturen en positiv inverkan på människans förmåga till mental återhämtning enligt Steg, van der Berg och de Groot (2012), och hjälper oss återhämta oss från stress. Ju "naturligare" naturlig miljö, desto större restorativ effekt har den för människan (så länge vi känner oss trygga). Naturliga miljöer har bättre förutsättningar för att hjälpa människan återhämta sig än hårdgjorda miljöer. (Steg, van der Berg & de Groot 2012) Detta betyder att de gröna miljöerna i staden behöver utformas omsorgsfullt.

Enligt Müller & Werner (2010) handlar de främsta utmaningarna för att bevara och utveckla stadens biodiversitet om att öka invånarnas medvetenhet kring dess betydelse, att integrera biodiversitet i stadsutvecklingen och inkorporera urban ekologi med urban planering och design samt främja forskning och utbildning för stadens biodiversitet och design.

ÖVERSIKT



KONTINENTALBANAN & VISION

Vi börjar med att lära känna Kontinentalbanan i Malmö och presenterar därefter en vision för hur den frigjorda marken som följer av en överdäckning kan användas.



KONTINENTALSTRÅKET

Sedan presenteras en utformningsstrategi för hela överdäckningen där vi visar hur den frigjorda ytan kan användas för att stärka grönstrukturen och skapa nya rekreativa värden i relation till ny rörelse.



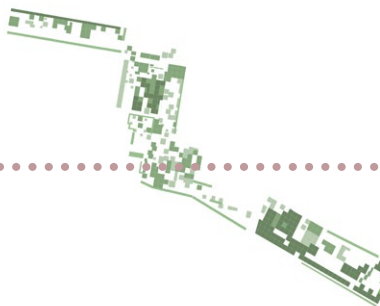
EN SAMMANHÄNGANDE STAD

Här presenterar vi ett förslag för hur två av grönstråken som korsar Kontinentalstråket kan utvecklas. Det är det södra av dessa grönstråk som blir fokus för vår inzoomning på en ny park.



ÖSTRA PARKEN

Eftersom staden på de olika sidorna om spåret utvecklats oberoende av varandra är utformningen en komplex uppgift. I detta avsnitt lär vi känna området kring Östra parken (som utgörs av Enskifteshagen, Rosengårdsfältet och i vårt förslag även Sophialunden). Vi visar varför det är viktigt med en ny park just här.



IDÉ & PROGRAM

Insikterna från föregående avsnitt hjälper oss tillsammans med teorin från bakgrundskapitlet att formulera önskade kvaliteter och vår bärande idé för Sophialunden.



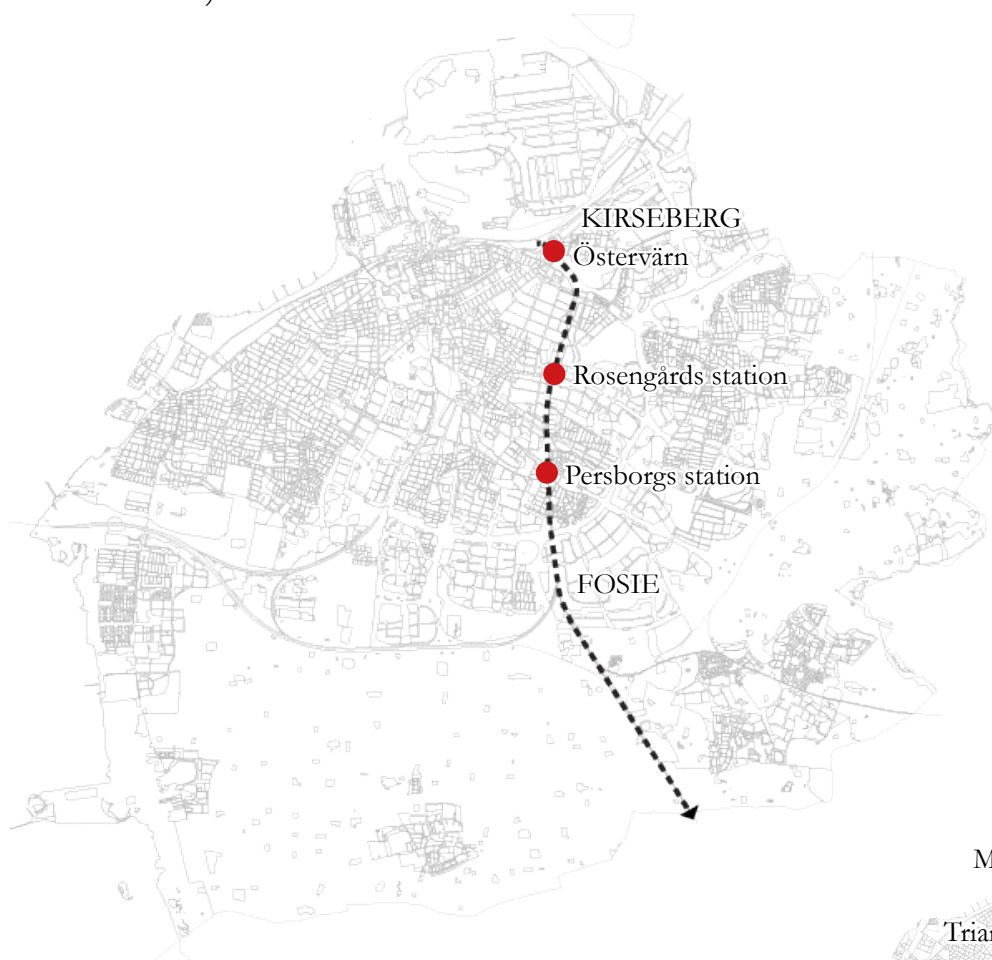
SOPHIALUNDEN

Gestaltungsförslaget för parken Sophialunden fokuserar på vegetationen som byggnadselement. Parken redovisas bit för bit där vi kommenterar hur de olika delarna bidrar med både ekologiska och sociala kvaliteter.

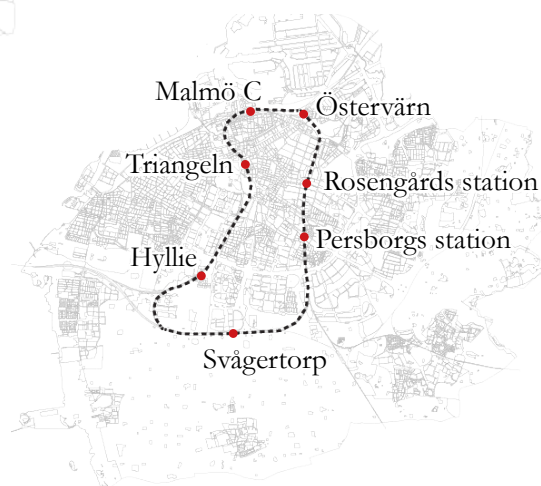
Från Kirseberg i norr till Fosie i söder

Kontinentalbanan sträcker sig i nord-sydlig riktning i Malmös östra delar och fortsätter sedan ner till Trelleborg. Efter station Östervärn kopplar den på spåren som går till Malmö central. Kontinentalbanan byggdes år 1898 för att hantera trafiken ut i Europa (Persson, Rabe & Schlyter 2013).

Sedan dess har den med sin sammanhållna långsträckt struktur påverkat Malmös framväxt. Malmö stads planer på att öppna upp Kontinentalbanan för persontrafik och låta den bli en del av den så kallade Malmöringen är långt framskridna. I januari 2018 startade bygget av Rosengård station på Kontinentalbanan. Planen är att Pågatågen ska kunna börja köra Malmöringen runt i december 2018. (Malmö stad 2018)



Kontinentalbanans sträckning och stationer inom Malmö



Malmöringens sträckning och stationer

Befintligt sammanhang - Kontinentalbanan

Vi upplevde att Kontinentalbanan idag utgör en stor barriär både fysiskt, mentalt och visuellt. På var sida av spåren har olika kvartersstrukturer utvecklats oberoende av varandra, industrier såväl som bostadsområden av olika karaktär. Den är en tydlig gräns och områdena på vardera sidan har mycket liten eller ingen kontakt med varandra. Vid flera tillfällen under vår inventering på plats upplevde vi osäkerhet om vad som fanns på andra sidan järnvägen och blev tvungna att klättra upp på vällen eller planket för att få en helhetsbild.



Bilder från vår inventering av Kontinentalbanan. Vid en överdäckning skulle mycket mark som idag är otillgänglig för förtätning kunna frigöras och en stor barriär försvinna.

Kontinentalbanan och korsande grönstråk

Fyra av grönplanens (2003) utmarkerade grönstråk bryts idag av Kontinentalbanan (varav två i samma punkt). Till viss del är de av järnvägen brutna grönstråken, sammanlänkade med varandra i nord-sydlig riktning genom befintlig vegetationen längs järnvägen på tågwallen, bredvid plank eller andra överblivna markremsor där det finns jord. Typiska undantag är de sträckor där tågbanan korsar vägar.



Grönstruktur i Malmö med de grönstråk som korsas av Kontinentalbanan utmarkerade. Baserat på Malmö grönplan (2003) .

Passager under Kontinentalbanan

Inom Malmö finns det 9 passager för bilar och 7 passager för endast gång- och cykeltrafik, samtliga via tunnlar under Kontinentalbanan. Tack vare Kontinentalbanan finns idag en ca 6 km lång sammanhållen struktur i Malmö, från Kirseberg i norr till Fosie i söder som vid en överdäckning erbjuder nya förutsättningar för rörelsemöjligheter i staden.



Bil-/cykelpassager under Kontinentalbanan.

Kontinentalstråket

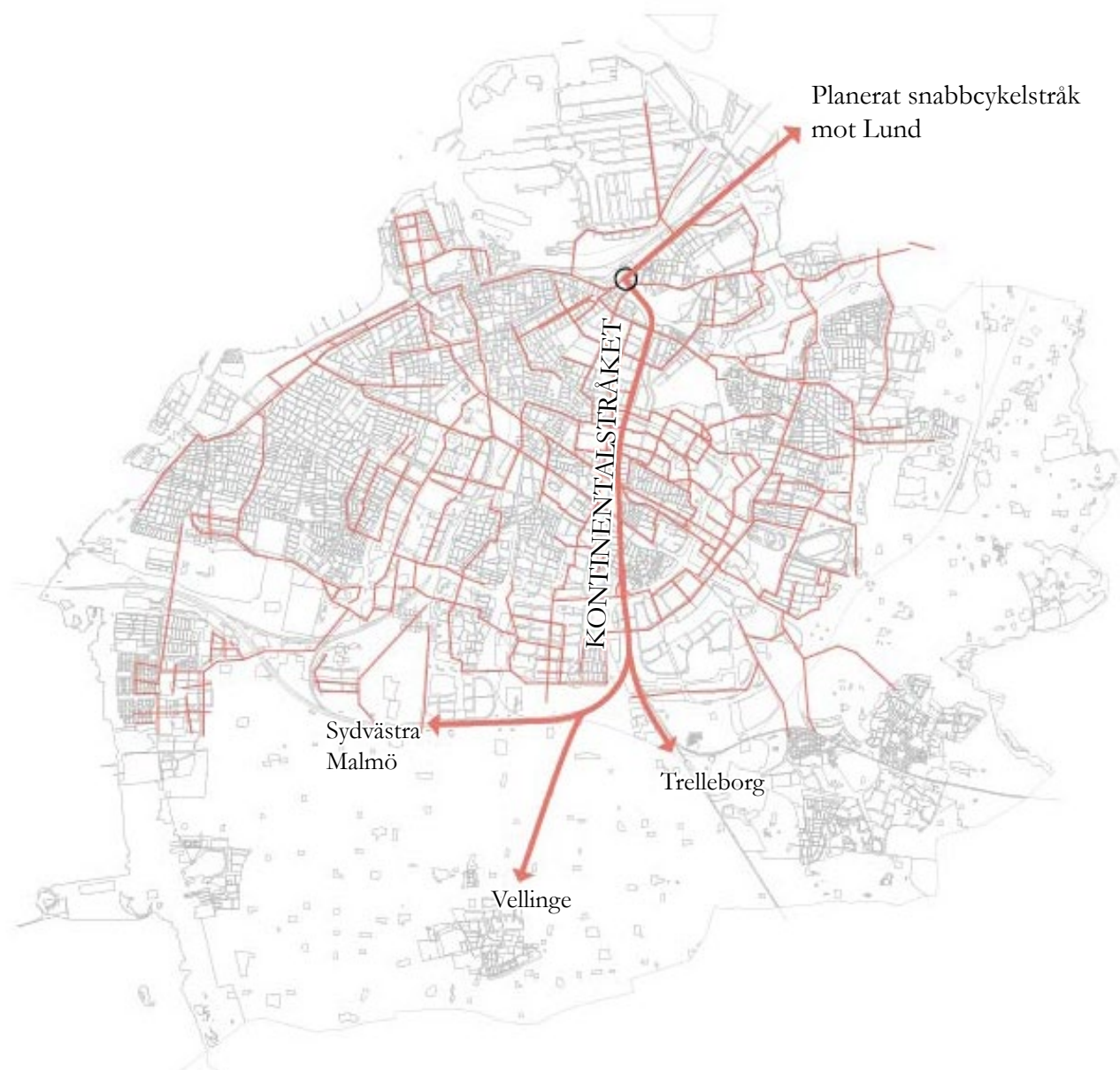
Vår vision är att överdäckningen av Kontinentalbanan blir ett grönstråk - Kontinentalstråket. När Kontinentalbanan grävs ner och däckas över skapas en ny stadsbild i östra Malmö. Kopplingen mellan öst och väst stärks när tågwallen försvinner och med den en stark visuell barriär i dagens Malmö. Ytan på själva överdäckningen utnyttjas till fördel för ett grönstråk som tar tillvara på den sammanhållna strukturen som Kontinentalbanan har lagt grund för. Detta ger förutsättningar för ekologiska värden i form av vegetationskorridorer. Korsande grönstråk prioriteras och stora sammanhängande grönstråk i östra Malmö kopplas samman.



En vision där befintliga grönstråk som korsar Kontinentalbanan kan löpa obehindrat i öst-västlig riktning och kopplas ihop med ett nytt grönstråk, Kontinentalstråket, i nord-sydlig riktning. Därmed stärks kopplingarna i Malmös befintliga grönstruktur. Baserat på Malmö grönplan.

Snabbcykelspår genom östra Malmö

Med visionen om Kontinentalstråket blir rörelser tvärs över och längs med överdäckningen möjliga. I visionen ingår även ett snabbcykelstråk som sträcker sig hela vägen längs Kontinentalstråket från Fosie i söder till Kirseberg i norr. Det kopplar sedan på ett enligt Trafikverket (i skrivande stund planerat) snabbcykelstråk mellan Malmö och Lund (2017). Vi ser hur denna nya ryggrad i östra Malmö kan fungera som ett samlingsstråk där cykeltrafikanter prioriteras och tillsammans med (den överdäckade) Kontinentalbanan skapa en helhetslösning för hållbar transport. Cykelstråket skulle bli en stark rörelsekoppling mellan Malmös norra och södra delar och även öppna upp för rörelse i öst-västlig riktning. Den långsträckt, ostörda strukturen utgör en geometri som tillåter ett snabbcykelspår inom Malmö stad. Malmö är en cykelstad och här finns en unik möjlighet förstärka den identiteten och att skapa nya värden för cyklister i en grön och rekreativ miljö.



Utöver en mer sammankopplad grönstruktuftinns, i och med överdäckningen potentialen för en satsning på cykeltrafik. Ett snabbcykelspår längs Kontinentalstråket som kopplas samman med snabbcykelspåret till Lund i norr, och försätter ut i landsbygden söderut. Baserat på Malmös översiktplan.

Utformning av kontinentalstråket

Med det teoretiska utgångsläget som grund har vi formulerat krav för Kontinentalstråket. Kontinentalstråket ska:

- » vara en vegetativ korridor för djur samt erbjuda en öppen och torr biotop
- » kompletteras med pocketparks i varierande storlek som förstärker funktionen som grönstråk för både djur och människor
- » gynna snabb cykling samt främja en dynamisk cykelupplevelse

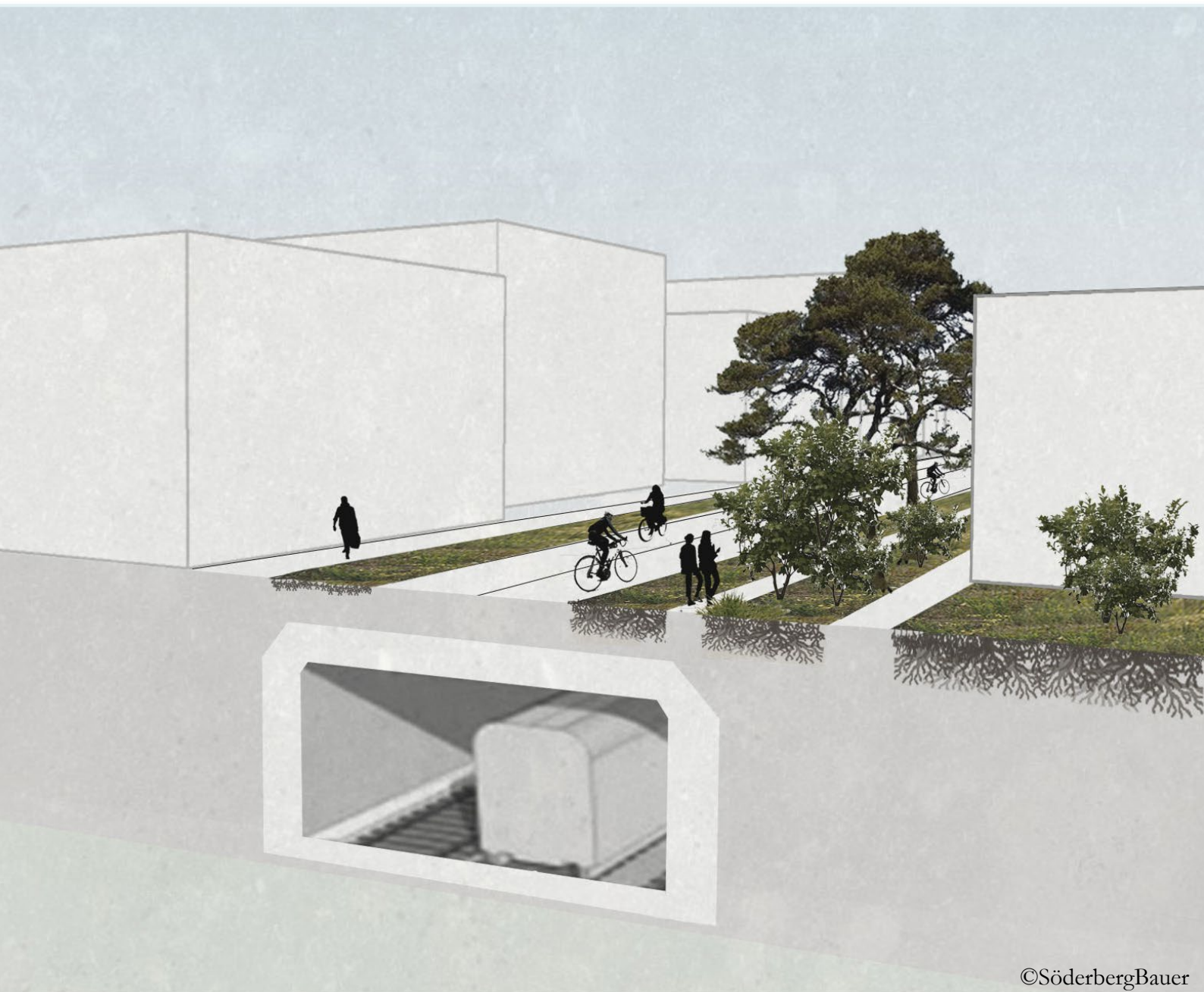
Längs Kontinentalstråket föreslår vi två vegetationsytor med varierande bredd som ska ersätta den befintliga korridoren längs järnvägen och erbjuda en torr och öppen biotop (Se principer för växtbäddar sid. 28). Som komplement föreslår vi pocket parks i varierande storlek, dels på området som tidigare varit tågvall (varierad med byggnader i och med förtätning), dels på tomter/delar av tomter allteftersom industrier flyttar till andra lokaler. Dessa pocket parks ökar effekten av Kontinentalstråket som spridningskorridor och utgör en viktig källa för välbefinnande åt Malmös invånare.

Cykelbanan har utformats så att rörelsen längs med ska upplevas dynamisk och föränderlig vilket ges av de varierande bredderna på planteringarna. Det minskar risken för att den långa raksträckan upplevs som monoton och ger cyklisterna målpunkter att cykla mot och passera. Enligt Trafikverket bör dimensionerna för en cykelbana på ett snabbcykelstråk vara 4,5 meter. Det tillåter fyra cyklister i bredd eller två per riktning (Trafikverket 2017).

Dimensionerna för en järnvägstunnel med plats för två spår ska ha ett avstånd på 12 meter mellan innerväggarna enligt Ola Rydell¹ trafikverket. Enligt Urban Skogmar² på Sweco tillkommer ca 1 meter breda betongväggar. Det ger en bredd på totalt 14 meter för överdäckningen. Utöver cykelbanan och en 2m bred gångbana finns alltså utrymme för 7 meter planteringar längs Kontinentalstråket.

1 Ola Rydell, Trafikverket. Mail. 2017-11-06

2 Urban Skogmar, arkitekt SWECO. Muntligen. 2017-11-07

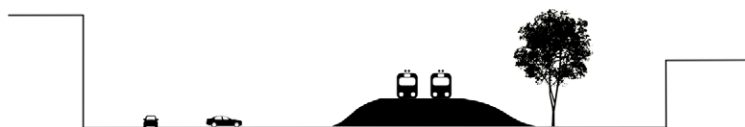


©SöderbergBauer

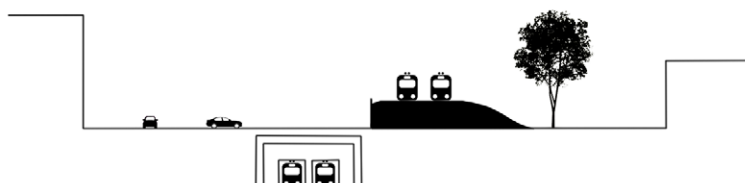
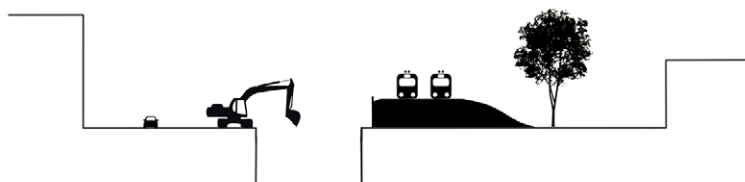
Kontinentalstråket. Med en gångväg och cykelbana mellan husen rymmer överdäckningen totalt 7,5 m växtbäddar. Där utrymme finns utökas den sammanhållna grönstrukturen med pocket parks. Former, bredder och djup varierar beroende på omkringliggande byggnads- och infrastruktur enligt en variationsprincip. Två olika växtbäddar ger två olika biotoper - se sid. 28.

Placering överdäckning

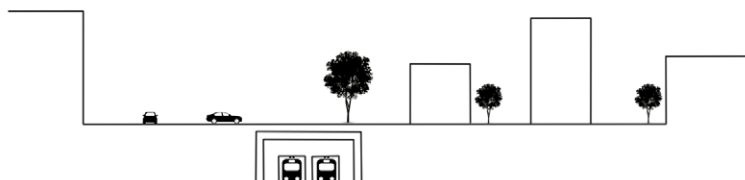
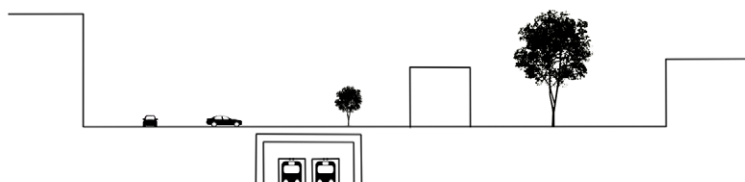
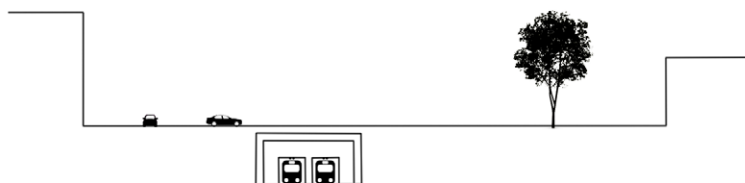
Vid en nedgrävning
av Kontinentalbanan
föreslår vi att
Kontinentalbanan grävs
ner vid sidan om den
befintliga sträckningen
så att trafiken kan
fortgå under byggtiden.



idag



under byggtiden



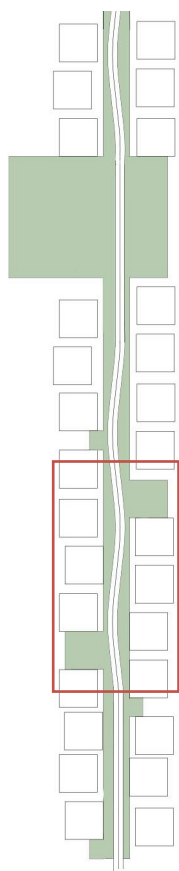
färdigställt



Principplan kontinentalstråket

Med pocket parks som ryms mellan husen och som kopplas samman med det långsträckta grönstråket (Kontinentalstråket) får Malmö en stärkt grönstruktur som gynnar ekologiska värden och rekreation för Malmöborna. Planerna är principiella och visar inte någon specifik plats i Malmö.

KONTINENTALSTRÅKET

PRINCIPIELL PLAN
1:4000 (A4) N↑

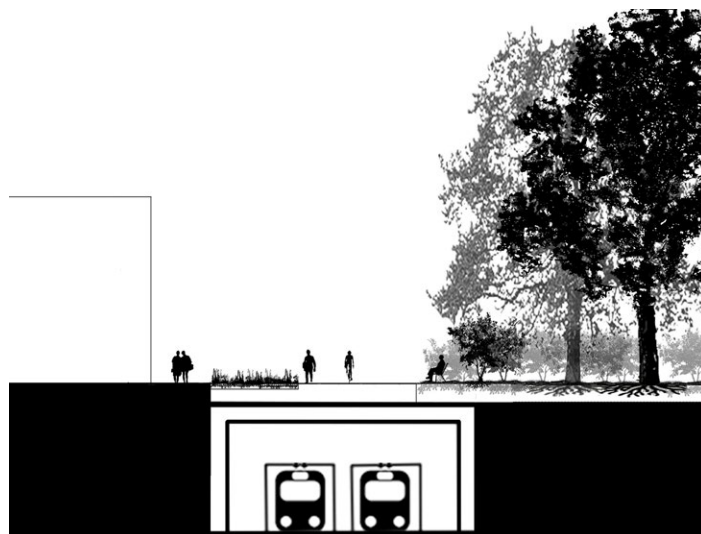


-  Grönstråk med G/C-väg och pocket parks
-  Möjlig förtätning av bostäder och verksamheter

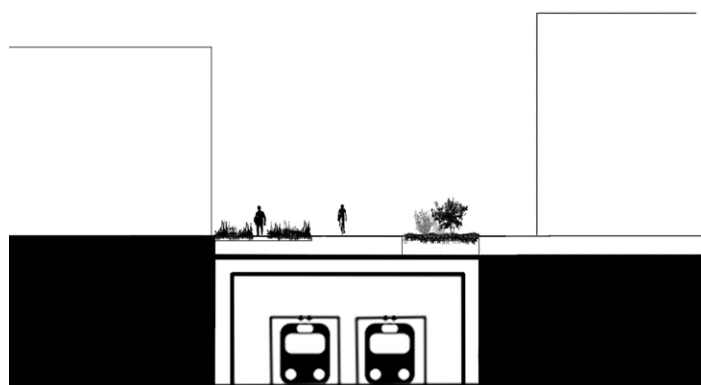
KONTINENTALSTRÅKET

PRINCIPIELL PLAN
1:400 (A4) N↑

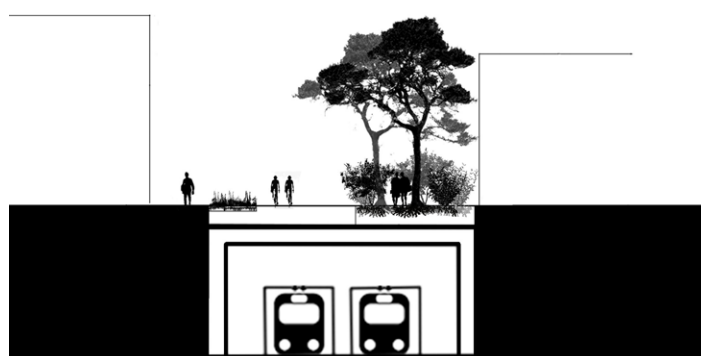




A-A 1:400



B-B 1:400



C-C 1:400

Kontinentalstråkets omgivningar är mångskiftande och innefattar allt från frodiga parker till helt öppna miljöer.

Överdäckningen som växtplats

Förutsättningarna för att skapa grönskande miljöer på ett sådant betongbjälklag som överdäckningen innebär är begränsade. I Grönatakhandboken beskriver Petterson Skog et al. (2017) att växtbäddar på bjälklag saknar kontakt med grundvatten och att växtbädden ofta är tunn vilket ger mindre vatten- och luftinnehåll i substratet. Vid anläggningar av parkmiljö med större träd krävs ett växtbäddsdjup på 1000 mm eller mer. (Petterson Skog et al. 2017)

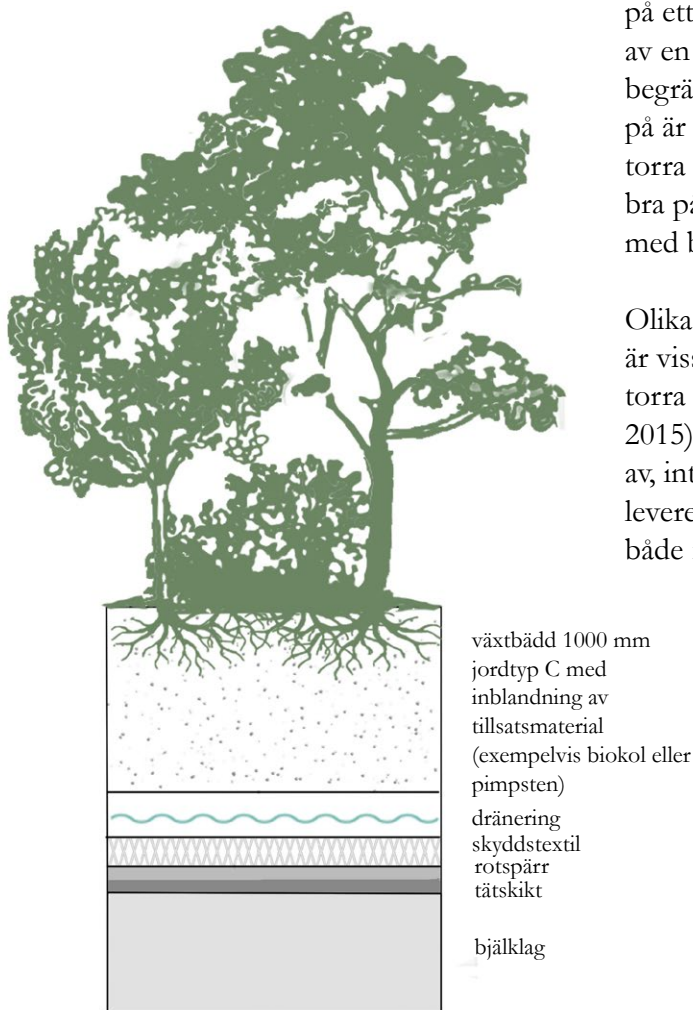
Vi föreslår även att tunnare växtbäddar på 80 mm anläggs längs med cykelstråket för att skapa förutsättningar för de arter som gynnas av den "järnvägsbiotop" som blivit alltmer sällsynt (se introduktion). Gylje och Lennartson (2009) nämner fin sand som ytmaterial, buskmosaik, solexponering, örtrikedom och insädd av inhemska växter som viktiga faktorer för att skapa denna värdefulla biotop.

Vidare går att läsa i Grönatakhandboken att valet av växtlighet beror, förutom på substratdjup, även på substratkvalité. Genom att använda tillsatsmaterial som exempelvis pimpsten eller biokol i substratet är det möjligt att öka växtbäddens porositet samt fukthållande förmåga. Tillsatsmaterialet kan även minska tyngden av växtbädden vilket är av stor relevans när det kommer till djupare växtbäddar som ställer höga krav på bjälklagets bärrighet. (Petterson Skog et al. 2017)

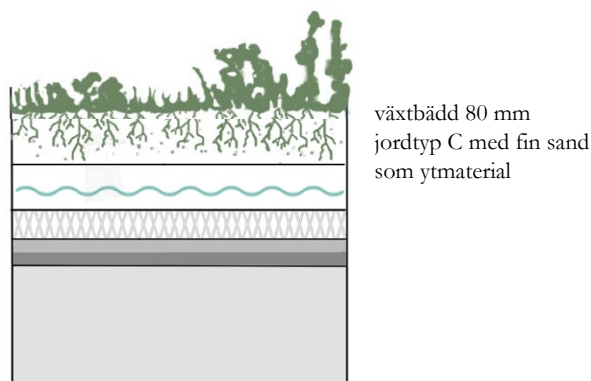
Växtval

I Grönatakhandboken påpekas att växterna för vegetation på ett betongbjälklag bör väljas utifrån dess förmåga att klara av en torrare ståndort då växtbäddarnas djup och bredd är begränsade samt avskiljda från grundvattnet. Viktigt att tänka på är att en strategi som växter utvecklar i syfte att hantera torra ståndorter är att utveckla djupa rotsystem. Det fungerar bra på bergshällar och i strandmiljö men inte på ett bjälklag med begränsat växtbäddsdjup. (Petterson Skog et al. 2017)

Olika växter har olika strategier för överlevnad. Till exempel är vissa arter mer benägna att kasta bladen som en strategi i torra lägen för att minska vattenförlusten (Sjöman & Slagstedt 2015). Vid växtvalet för överdäckningen vill vi poängtera vikten av, inte bara att träden överlever ståndorten utan att de även levererar de kvaliteter som människor och djur är i behov av, både funktionellt och rent estetiskt.



Växtbädd: Träd och buskar

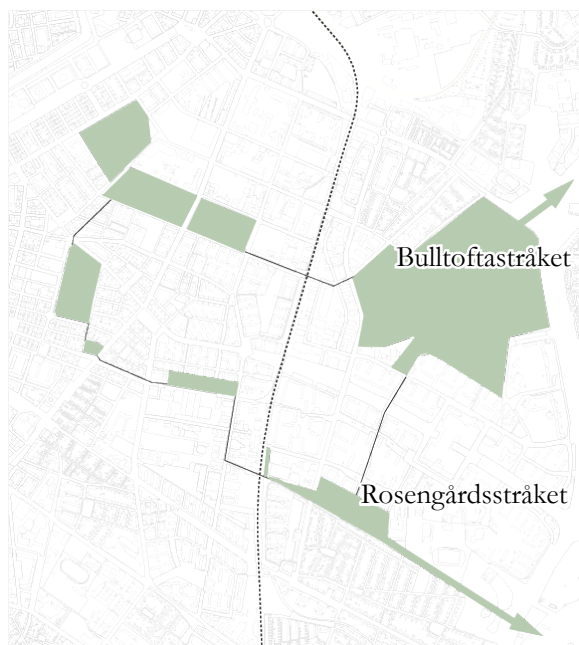


Växtbädd: Öppen och torr

Principskiss för uppbyggnaden av växtbäddar på bjälklag. Efter Petterson Skog et al. 2017.

Grönstråk kors & tvärs

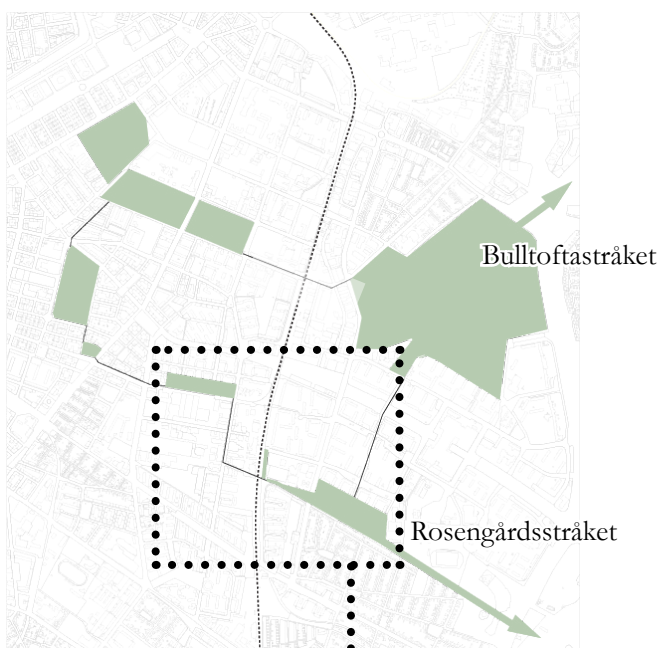
De tvärsgående grönstråken som tidigare inte kunnat kopplas samman på grund av den barriär som järnvägen utgjort kan, med ytterligare insatser utöver Kontinentalstråket, utvecklas till sammanhängande korridorer av parkkaraktär. Rosengårdsstråket och Bulltoftastråket korsas idag av Kontinentalbanan centralt i staden. Genom att prioritera grönstrukturen i förtätningen i anslutning till grönstråken där de korsas överdäckningen blir två av Malmös stora grönstråk hela. Förslagsvis berikas Bulltoftastråket med ännu en kyrkogård mellan St. Paulikyrkogårdarna och Östra kyrkogården för ett rofyllt kyrkogårdsstråk i dess förlängning, medan Rosengårdsstråket kopplas samman med ett grönstråk mer inriktat på rekreation. Bulltoftastråket och Rosengårdsstråket skulle tillsammans med det nya Kontinentalstråket kunna erbjuda ekologiska värden och rekreationsmöjligheter kors och tvärs i Malmös innerstad.



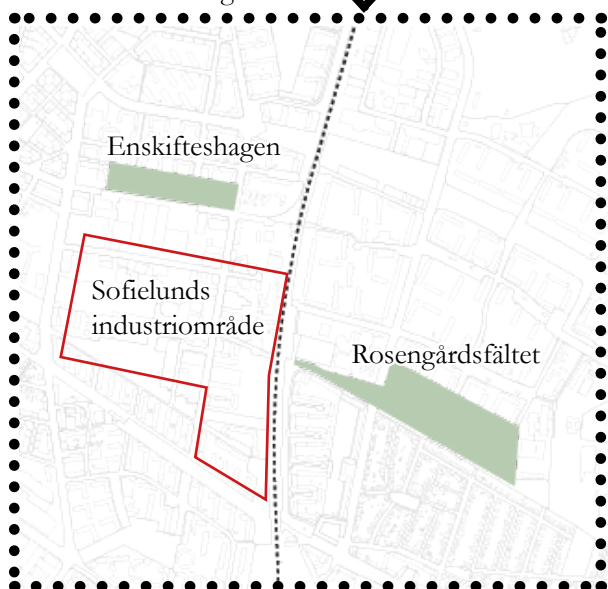
Rosengårdsstråket och Bulltoftastråket är två av de grönstråk som korsas av Kontinentalbanan



Med ytterligare insatser utöver Kontinentalstråket kan de idag avbrutna grönstråken kopplas samman



Valt grönstråk för vidare
arbete med förslag



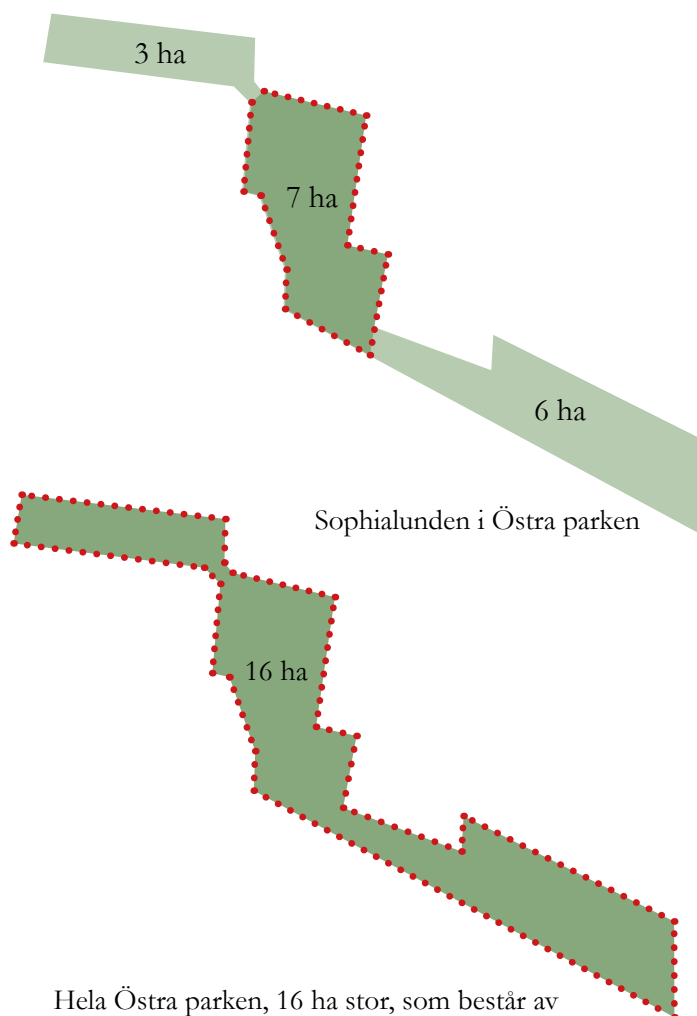
Befintlig situation med Enskifteshagen och
Rosengårdsfältet som skiljs åt av järnväg och industri.

ÖSTRA PARKEN



Östra parken & Sophialunden

Av de olika grönstråk som korsas av Kontinentalbanan valde vi att arbeta vidare med Rosengårdsstråket. Rosengårdsstråket kopplar i förlängningen österut an till det biodiversa kolonimrådet Almåsa men för att det ska fortsätta hela vägen till Enskifteshagen och så småningom förhoppningsvis även Pildammsparken, behöver även en del av Sofielunds industriområde omvandlas till park. Här finns förutsättningar inte bara för ett sammanhållet parkstråk utan även för en ny stor park i östra Malmö. Genom att utnyttja förutsättningarna i den befintliga grönstrukturen och koppla ihop Enskifteshagen och Rosengårdsfältet med en ny parkdel, Sophialunden, kan Malmö få en ny stor park, Östra parken, på sammanlagt 16 hektar. En ny park som kan bidra med sociala och ekologiska värden, både i relation till nya rörelsemöjligheter och som samlingsplats. Det är denna nya park vi fokuserar på i nästa avsnitt, "Östra parken".



Hela Östra parken, 16 ha stor, som består av Enskifteshagen, Sophialunden och Rosengårdsfältet

ÖSTRA PARKEN



©SöderbergBauer

Östra parken med det genomkorsande Kontinentalstråket. En ny stadspark i Malmö är möjlig vid en överdäckning och genom att strategiskt utnyttja befintlig grönstruktur

Befintligt sammanhang - Östra parken

Sofielunds industriområde

Industriområdet i Sofielund, som ligger i anslutning till Kontinentalbanan, pekas ut i Malmös översiktsplan som ett prioriterat utvecklingsområde. Det övergripande målet att Malmö ska växa innanför Yttre Ringvägen kompletteras med anvisningen att ny bebyggelse ska ske vid stationsområden (Malmö stad 2014). Sofielunds industriområde ligger idag i anslutning till den befintliga stationen Persborg på Kontinentalbanan och bygget av ytterligare en, Rosengård station, påbörjades i januari 2018. Den nya stationen utgör en del av utvecklingsprojektet Amiralstaden som ska husera mellan tusen och tretusen bostäder, beroende på exploateringsgrad (Malmö stad 2015). Skulle Swecos förslag få gehör från kommunen och Kontinentalbanan grävas ner, en förutsättning för vårt arbete, skulle ytterligare mark frigöras för ny bebyggelse med ännu fler invånare i behov av gröna miljöer i sin omgivning.

Som en central del av Sofielunds industriområde sträcker sig Norra Grängesbergsgatan parallellt med Kontinentalbanan. I översynen av Malmös gällande översiktsplan benämns Norra Grängesbergsgatan som kulturhistoriskt värdefull. De något slitna men samtidigt karaktärsgivande byggnaderna huserar småskalig verksamhet som verkstäder och importföretag samt en hel del föreningslokaler (Malmö stad 2017a). Både öster och väster om Norra Grängesbergsgatan finns större industrier. Mitt i industriområdet, ut mot Lantmannagatan, ligger sedan 1960-talet brödfabriken Pågen som är den största industrin på platsen med mellan 500 och 600 anställda (Pågen¹). Stadex är en annan stor verksamhet som tillverkar stärkelse för halvfabrikat. Västerut från Stadex huvudingång ligger i rak siktlinje Södervärns vattentorn och bidrar till orientering i området. Kvarteren Kampen och Intäkten som angränsar mot Enskifteshagen ägs till största del av MKB. Bland annat Studieförbundet och Postnord har verksamheter där idag. Där finns även ett klättercenter, en hangar med grafittimålningar och idéella verksamheter.

Rosengårdsstråket

Sofielunds industriområde ansluter till Rosengårdsstråket som binder ihop Rosengård och centrala Malmö. Stråket var egentligen tänkt att sträcka sig från Västra Hamnen till Rosengård och utvecklades som ett svar på den "uttalade planeringsstrategin att samordna en ekologisk, ekonomisk och socialt hållbar stadsutveckling och för att 'hela' en delad stad." (Listerborn 2014, s8). Här har Malmö stad arbetat med tydligt formspråk och identitet, och det är ett viktigt och välanvänt stråk som stärker kopplingen mellan centrum och Rosengård. De sociala aspekterna är det som i största utsträckning har styrt utvecklingen av stråket. (Listerborn 2014)

I översiktsplanen (Malmö stad 2014) och i grönplanen (Malmö stad 2003) markeras det grönstråk som kallas Rosengårdsstråket att gå via Rosengårdsfältet. I översynen av Malmö översiktsplan, som i skrivande stund ännu inte är antagen, har grönstråket istället markerats via Örtagårdstorget (Malmö stad 2017a), alltså samma sträckning som det "sociala Rosengårdsstråket", ett stråk med påtagligt mindre grönska. Den nya sträckningen via en hårdgjord torgyta tar inte hänsyn till de rekreativa och biologiska värden som vegetationen ger och dragningen kan tyckas underlig då den gröna kopplingen redan finns i och med Rosengårdsfältet.

1 Pågens växel, telefonsamtal den 31 oktober, 2017

Rosengård

Rosengård har lägre andel grönyta på allmän plats per person (29 m² /person) än genomsnittet för Malmö (33 m²/person), som beskrivet tidigare är lågt i sig (Malmö stadsbyggnadskontor 2008). De storskaliga bostadsområdena Törnrosen, Örtagården samt Persborg ligger öster om Kontinentalbanan. De har dock stora innergårdar utformade som mindre parker. Dessa är kvaliteter för de boende men under våra besök på plats upplevde vi att de skapade en viss osäkerhet kring huruvida vi som inte bodde där kunde ta del av miljöerna. Gårdarna präglas av en semiprivat upplevelse och det känns inte självklart som besökare att ta del av platsen.

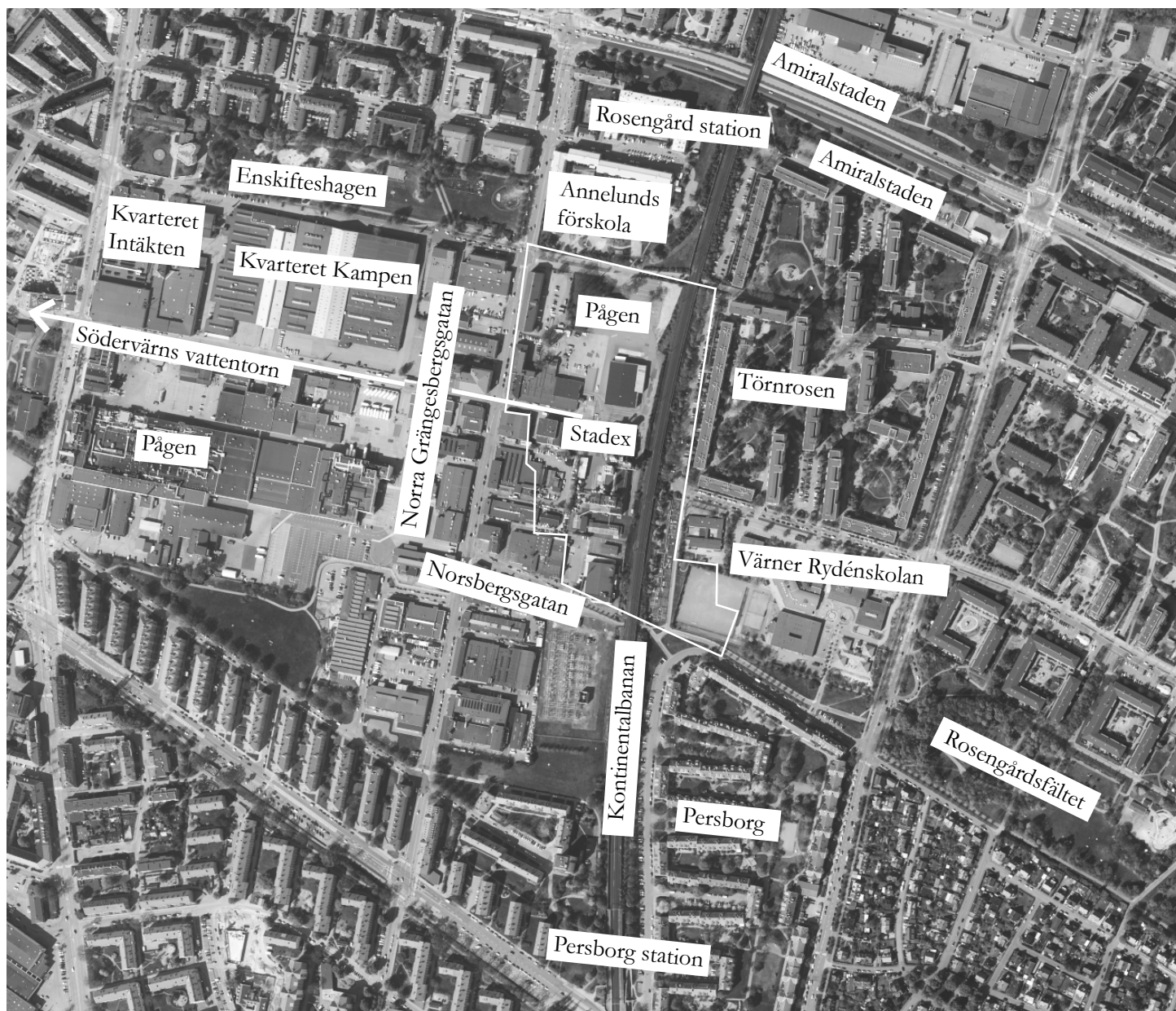


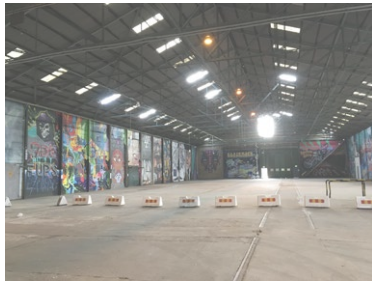
Illustration över området idag med Sophialunden utmarkerat. Baserad på karta från © Lantmäteriet

Norra Grängesbergsgatan



Längs Norra Grängesbergsgatan huserar småskalig verksamhet med allt från bilverkstäder till kulturföreningar och matbaazarer. Byggnadernas patina bidrar till områdets karaktär och tecken på lustfylld kreativitet finns både här och där.

Sofiepark



Inom Sofielunds industriområde ligger Sofiepark med stora lokaler som huserar bland annat postnord, studiefrämjandet och för tillfället även en hangar med graffitimålningar.

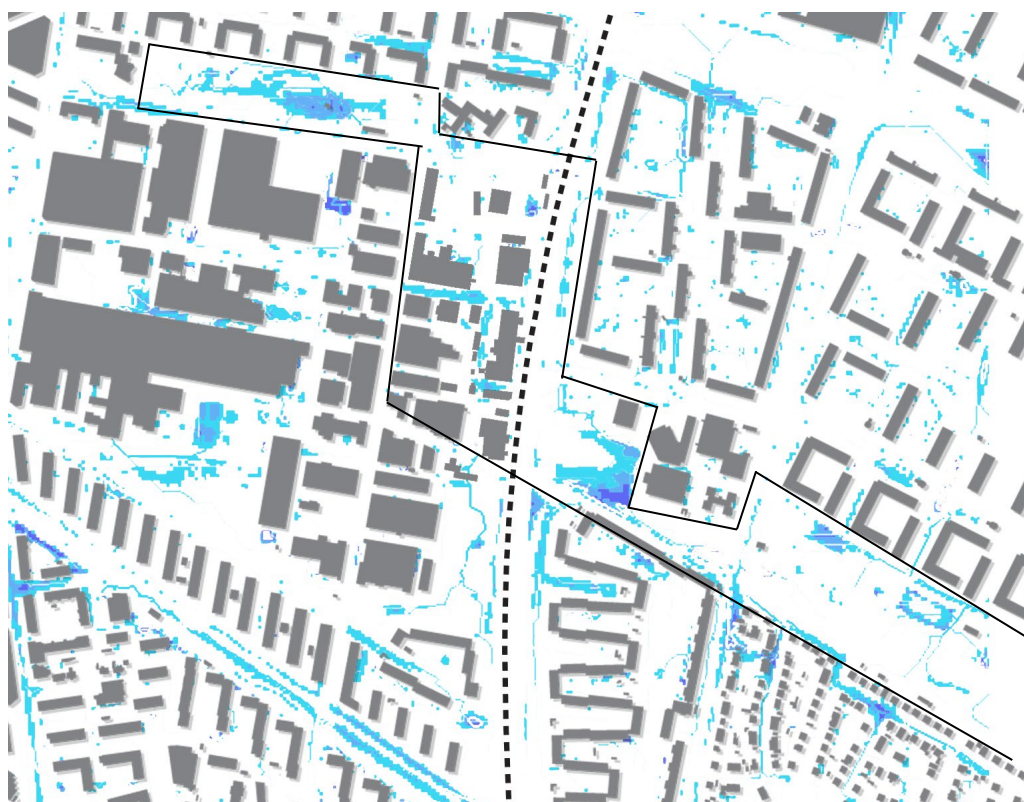
Rosengård



På andra sidan spåren från Sofielunds industriområde och Norra Grängesbergsgatan ligger Rosengård med sina storskaliga bostadsprojekt. I Rosengård finns vegetation inom bostadsgårdarna och dessutom ett område med kolonilotter. Som besökare i området är det inte helt självklart var gränsen för privat och offentligt går (se analys - grönstruktur sid. 38).

Översvämningar

I augusti 2014 drabbades Malmö av ett kraftigt skyfall som orsakade översvämningar på flera håll runt om i staden, inte minst Sofielund. Längs Norra Grängesbergsgatan fick flera hus översvämmade källare enligt fastighetsägare Kwame Moore¹. Frånvaron av infiltrerande planteringsytor gör att området är mycket sårbart för översvämningar vilket visas i översvämningskartan nedan. Med anläggandet av en ny park skulle området istället kunna fungera som mottagare för stora mängder vatten och hålla och fördröja vatten vid skyfall i framtiden. Den nya parken skulle kunna bli en viktig del i hanteringen av dagvatten och minska riskerna för översvämning i området.



Översvämningskarta från skyfallet 2014. Illustration baserad på karta från Malmö stadsbyggnadskontor.

¹ Kwame Moore, fastighetsägare på Norra Grängesbergsgatan, muntligen den 8e november 2017



1:15000



kyrkogård



offentlig parkyta



semi-privat bostadsgård



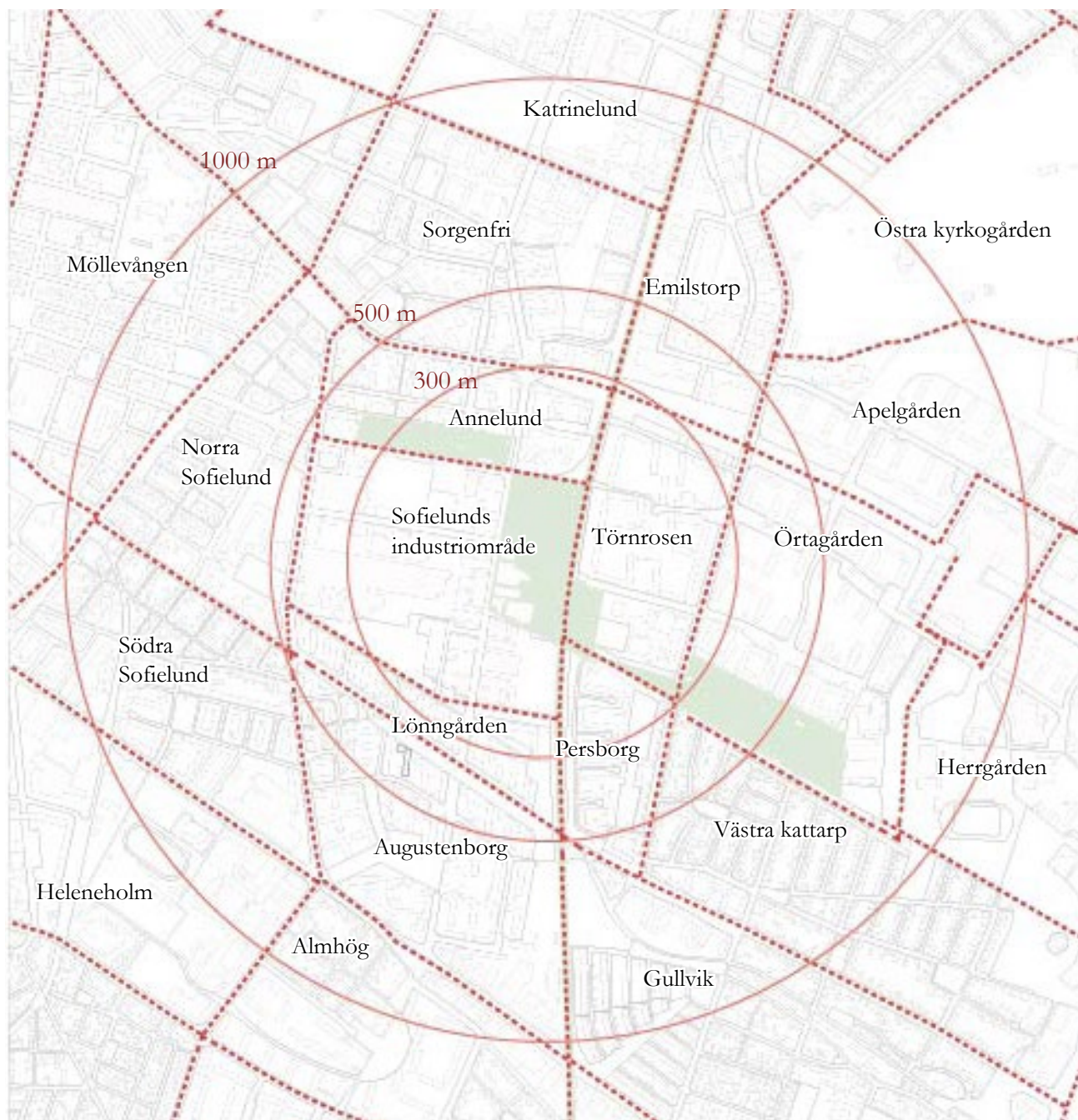
privat bostadsgård/
trädgård



Utbredning Sofialunden

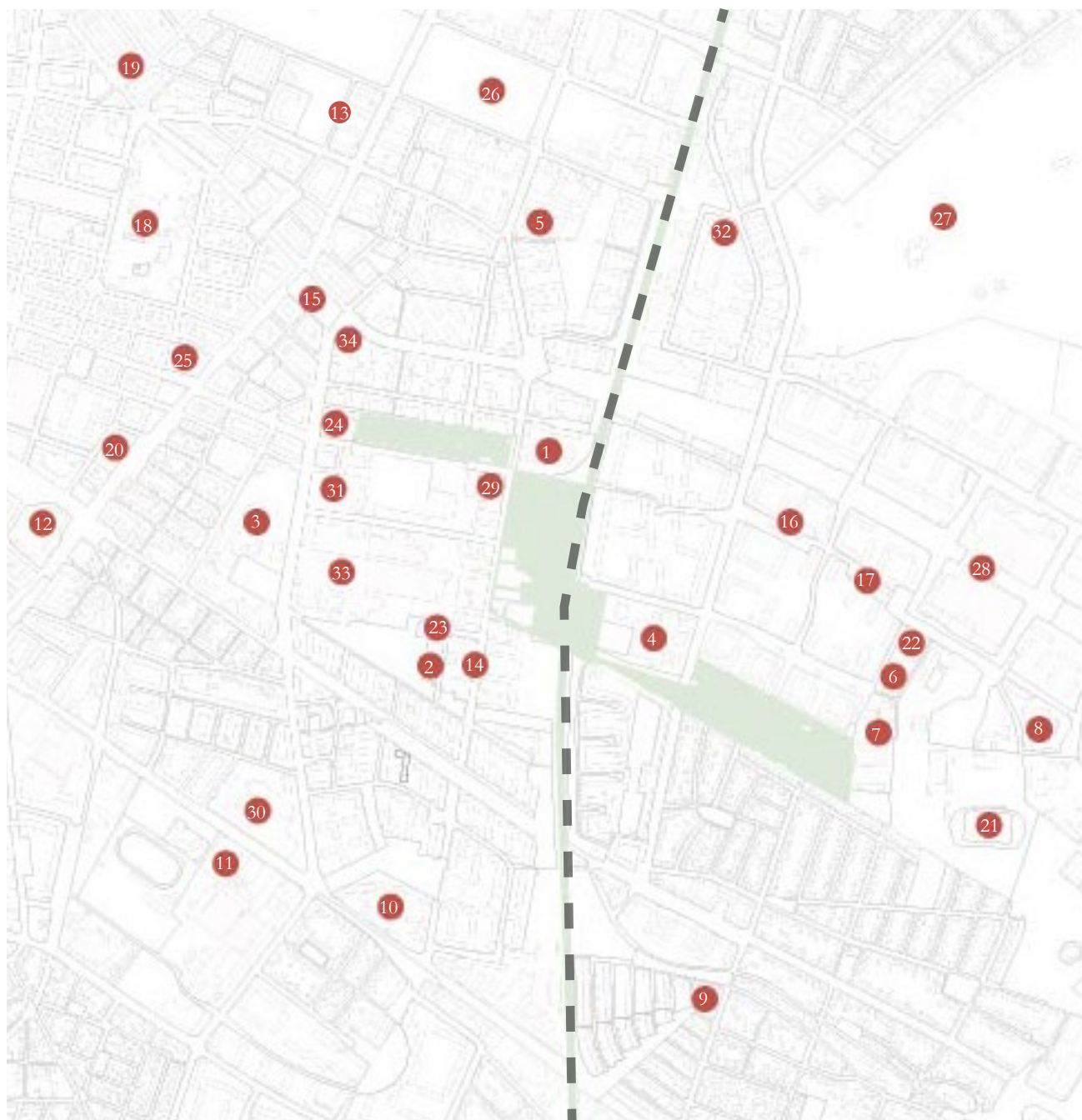
Grönstruktur i området

Privata trädgårdar, öppna bostadsgårdar samt parker på allmän mark omger Sofielunds industriområde. De privata trädgårdarna är en viktig del av stadens grönstruktur och har ett ekologiskt värde snarare än ett rekreativt om man ser till stadens befolkning i stort. De öppna bostadsgårdarna bidrar till upplevelsen av en grön stadsdel och är rent fysiskt tillgängliga men behöver inte nödvändigtvis upplevas som tillgängliga av besökare. Det finns en del offentliga parker i området, inte minst Enskifteshagen och Rosengårdsfältet som skapar förutsättningar för den nya stora "Östra parken".



Upptagningsområde

Ringarna markerar distansen från Sophialunden med 300, 500 och 1000 meter. Dessa distanser beskrivs i Malmö grönplans grönmodell som riktvärden för ett grönområdes upptagningsområde beroende på dess storlek. Enligt grönmodellen är Sophialunden i sig stor nog att klassificeras som en stadsdelspark (5-10 ha) vars upptagningsområde räknas vara upp till en kilometer medan Östra parken skulle kunna klassas som en stadspark storleksmässigt (>10 ha), även om den är mycket långsmal till formen och kanske snarare borde kallas "stadsparkstråk". Enligt grönmodellen har en stadspark ett upptagningsområde på upp till två kilometer, vilket innebär att om Rosengårdsfältet och Enskifteshagen kopplas samman till en park skulle upptagningsområdet öka markant. Bristanalysen i Malmös grönplan visar att Sofielund har brist på kategorin stadsdelspark (5-10 ha inom 1000 m). Området beskrivs som ett av de områden som har störst brist på grönytor och en grannskapspark föreslås anläggas vid en omvandling av Sofielunds industriområde. För det vardagliga nyttjandet som vi har värderat i arbetet med Sophialunden anger grönmodellen distansen 300 meter utan trafikerade vägar eller andra hinder. (Malmö stad 2003)



1:15000

Målpunkter

FÖRSKOLOR

- 1 Annelunds förskola
- 2 Gullängens förskola
- 3 Sofielundsskolan
- 4 Värner Rydénsskolan
- 5 Nya Stenulaskolan
- 6 Pilevallens förskola
- 7 Örtagårdsskolan
- 8 Rosengårdsskolan
- 9 Rosenholmskolan

- 10 Augustenborgsskolan
- 11 Heleneholms gymnasium
- Musikhögskolan
- 12 Södervärnsskolan
- 13 Sorgenfriskolan

GEOGRAFIKA

LANDMÄRKEN

- 14 Norra Grängesbergsgatan
- 15 Nobeltorget

- 16 Örtagårdstorget
- 17 Rosens röda matta
- 18 Folkets park
- 19 S:t Knuts torg
- 20 Södervärns vattentorn

IDROT'T & AKTIVITET

- 21 Herrgårdens sporthall
- 22 Rosengårdsbadet

KYRKOR OCH MOSKÉ

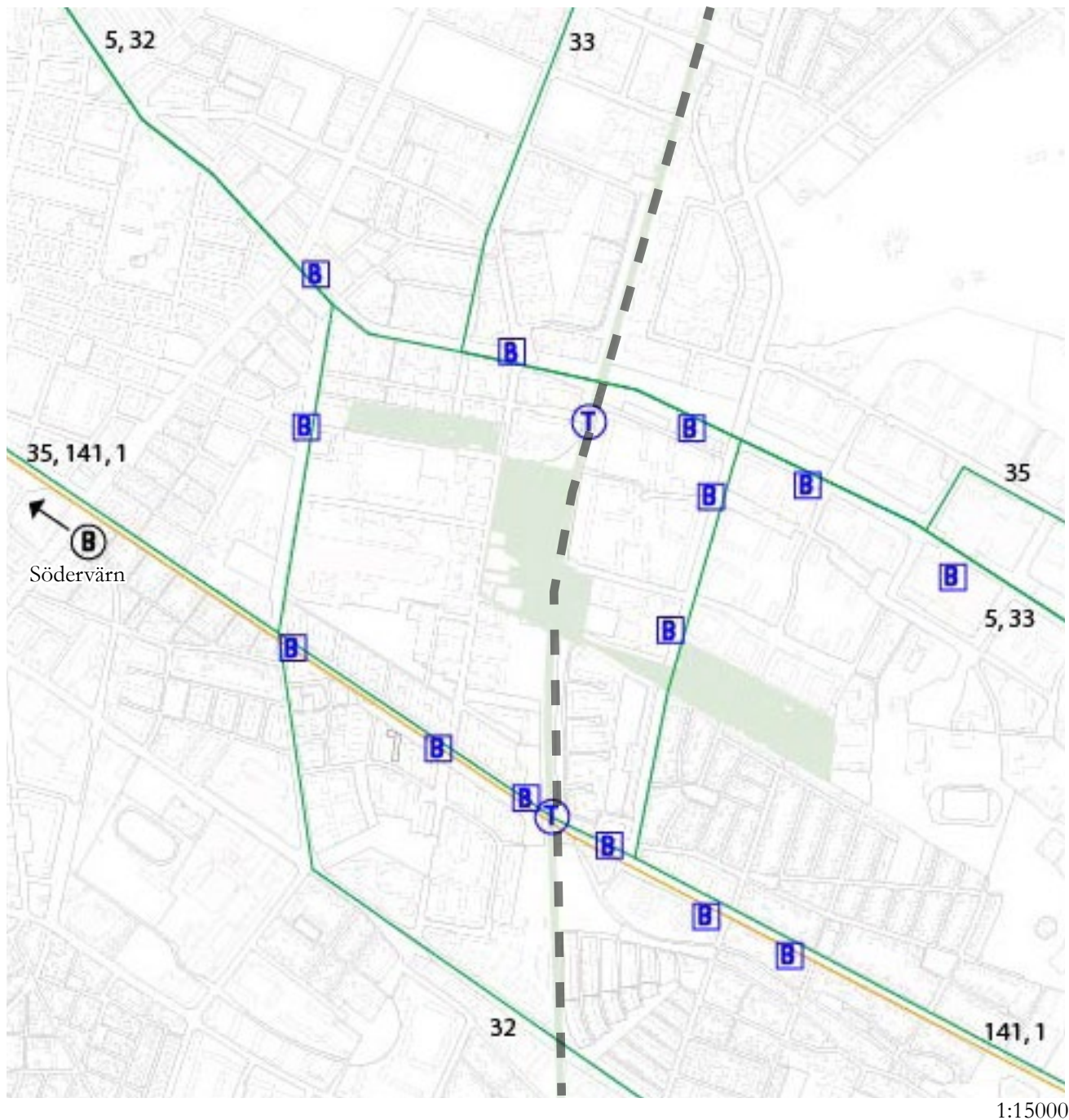
- 23 Al-Huda moskén
- 24 Sankt Matteus kyrka
- 25 Sankta Maria kyrka
- 26 Kyrkogård
- 27 Östra kyrkogården

SHOPPING & SYSSELSÄTTNING

- 28 Rosengårds centrum

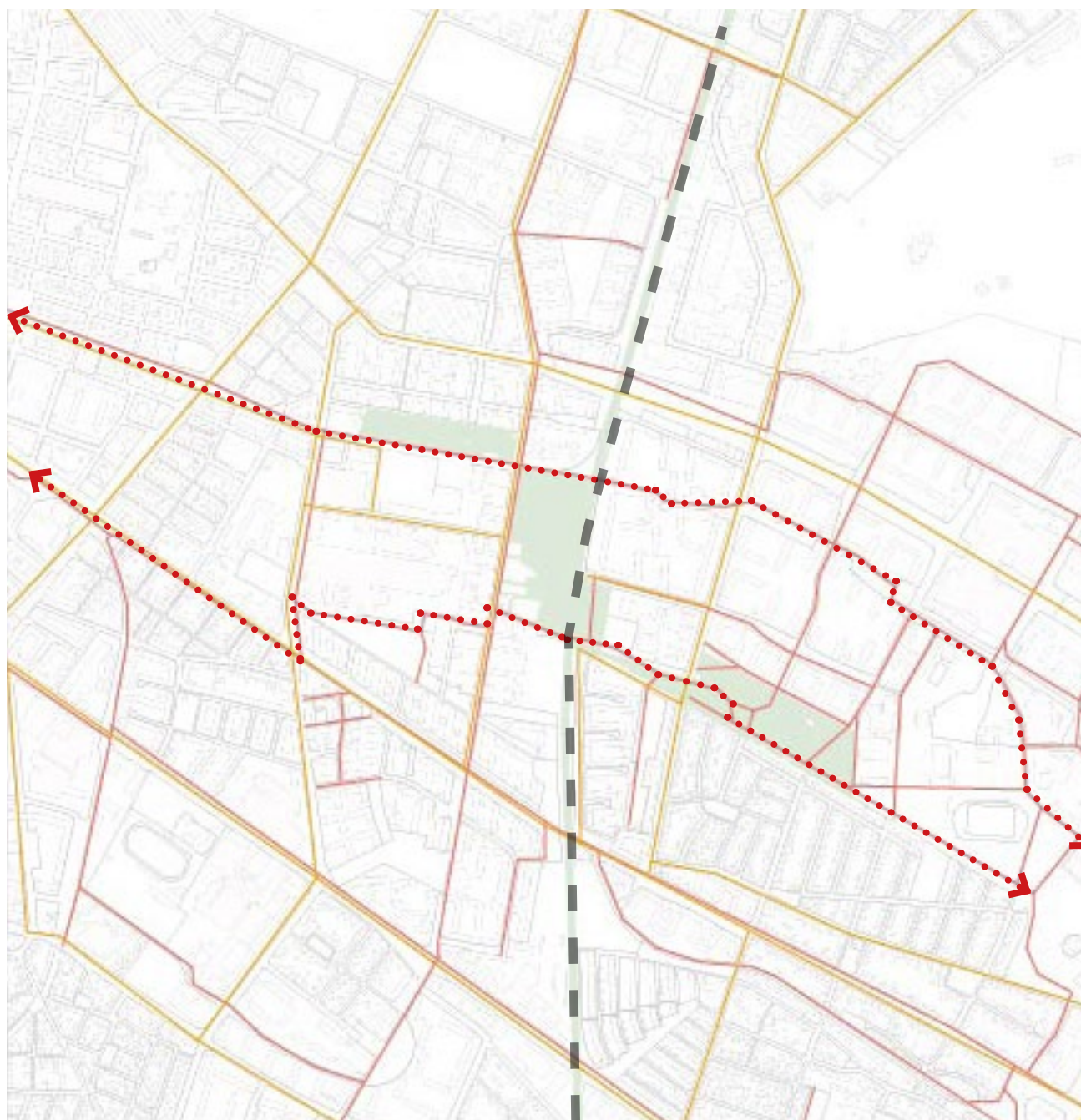
- 29 Orient food
- 30 Özens livs
- 31 Sofiepark
- 32 Emilstorps industriområde
- 33 Pågen
- 34 Folkets hus, Malmö konferenscenter

Östra parken med Sophialunden i mitten ligger centralt i staden och är därmed omringad av målpunkter för både vardagssysslor och fritidsintressen. Som nämnt i introduktionen kan en grundlig förståelse för naturen enbart utvecklas genom vardagskontakt med densamma, och därför är det viktigt att erbjuda en naturupplevelse i de miljöer människor rör sig dagligen. Att många skolor och förskolor finns i området stärker argumenten för utvecklingen av en park som en investering i framtiden.



Kollektivtrafik

Östra parken ligger mitt emellan Persborgs och Rosengårds tågstationer och nära flertalet olika busslinjer inklusive superbusslinjen (5). Med Malmöringen hamnar Östra parken i ett centralt läge i kollektivtrafiken och kan därmed bli en del av många människors vardagsrörelse.



— / Gång- och cykelväg
— Bilväg

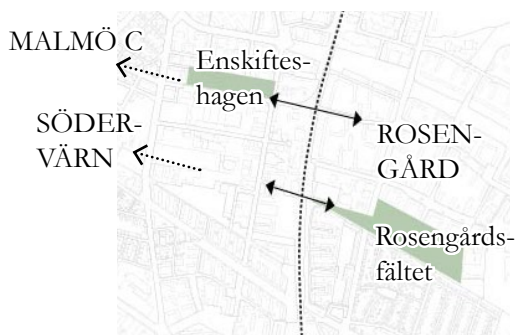
1:15000

Biltrafik och cykelstråk

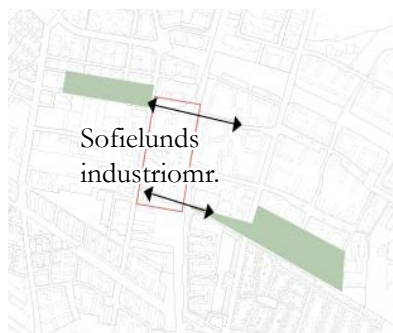
Flera cykelvägar korsar Kontinentalbanan idag genom tunnlar. Framförallt två är relevanta för Östra parken (markerade i bild), den som går längs Rosengårdstråket och den som går från Rosengårdsfältet och vidare mot Södervärn. Cykelväg är även anlagd längs Norra Grängesbergsgatan men ligger i anslutning till ett flertal bilverkstäder med mycket biltrafik ut och in som korsar cykelbanan. Två väl biltrafikerade gator korsar Östra parken. De stora ytorna ligger i övrigt väl skyddade från biltrafik. Industriområdet som idag ligger intill järnvägen (hela området för Sophialunden) ligger som en stoppkloss för all typ av rörelse.

Sophialunden som koppling

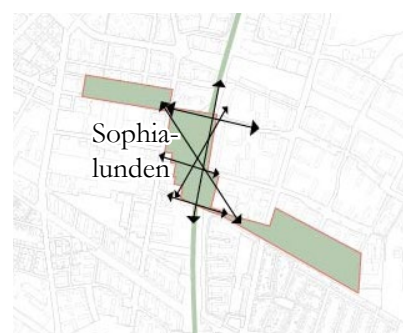
Rörelsen i östvästlig riktning mellan Rosengård och Sofielund vidare till centrum är idag hämmad av Kontinentalbanan med sin stora banvall. När denna försvinner ligger industrierna med stora stängsel kvar som en fortsatt påtaglig barriär vilket skulle kunna göra en storsatsning att gräva ner och däcka över järnvägen mindre trolig. Därför menar vi att en satsning även inom industriområdet är fördelaktig, både i relation till att minska barriärer i staden och för grönstrukturen. Vårt förslag att anlägga en park på överdäckningen samt på en del av tomterna inom industriområde skulle bidra till starkare ekologiska och rekreativa värden samt öka rörelsemöjligheterna och sammanlänka de idag åtskilda stadsdelarna. Idag går två viktiga cykelstråk parallellt förbi varandra i området, dels cykelvägen som går längs Rosengårdstråket och kopplar ihop centrala Malmö med Rosengård via Enskifteshagen, dels cykelvägen från Rosengårdsfältet mot Södervärn som sträcker sig söder om Sofielunds industriområde. Förutom möjligheten att skapa en ny stor park i Malmö innebär Sophialunden även en möjlighet att koppla ihop cykelstråken och därmed stärka rörelsemöjligheterna mellan centrala Malmö och stadens sydöstra delar.



Idag ligger Kontinentalbanan och Sofielunds industriområde som en barriär mellan Rosengårdsfältet och Enskifteshagen. Två viktiga cykelstråk sträcker sig parallellt bredvid varandra.



Även om Kontinentalbanan överdäckas ligger industritomterna kvar och hindrar sammankopplade grönstråk och rörelser.



Sophialunden och överdäckningen innebär nya förutsättningar för rörelse till fots och på cykel och möjliggör längs- och tvärgående stråk samt öppnar upp för diagonal rörelse genom parken vilket kopplar ihop två viktiga etablerade grön- och cykelstråk.

Enskifteshagen och Rosengårdsfältet

Enskifteshagen

Enskifteshagen är en uppskattad park i Malmö. Här samsas picknick-ätare med träningsgrupper och barn som leker på den omåttligt populära rörelselekplatsen. Enskifteshagen är en långsträckt, rektangulär park som ramas in av dels trädrader, dels mer strukturellt skiktad vegetation. Mot bostadshusen skärmar ett högt buskage av mot en gångväg som leder genom de mer programmerade platserna i parken. Lek och bollplaner sträcker sig parallellt via gången under höga trädkronor och ramas in av mindre träd och buskar. Denna del står för variationen i parken. I övrigt består Enskifteshagen av en stor öppen yta som sträcker sig längs med hela södra långsidan. På andra sidan den öppna ytan ramas parken in av en trädrad som går längs cykelvägen på Rosengårdsstråket och bidrar med tydlig riktning.

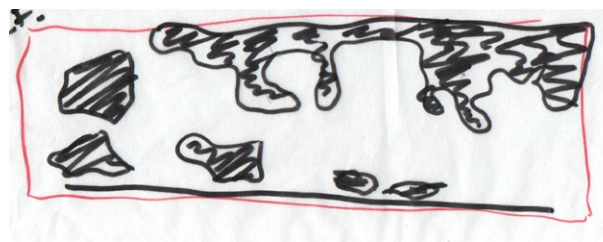
Rosengårdsfältet

Även Rosengårdsfältet fyller en viktig funktion i Malmö, speciellt för boende i de östra delarna av staden. Rosengårdsfältet är bredare än Enskifteshagen vilket bidrar till en djupare upplevelse. Här går det verkligen att "vara inuti" parken. Öppna ytor varvas med solitärytor samt flerskiktade bestånd på ett dynamiskt sätt. Vi upplever att det är svårare att hitta och orientera sig på Rosengårdsfältet än i Enskifteshagen, dels på grund av de många mindre rummen, dels på grund av att den huvudsakliga cykelvägen viker av och delar upp sig på ett otydligt sätt vilket gör att man lätt hamnar mitt i parken och förlorar sin riktning. Det finns ett större flerskiktat bestånd som ligger i västra kanten av parken. Här har buskskiktet glesats ut på vissa ställen vilket möjliggör sikt genom beståndet och skapar även rumslighet inuti. Vår upplevelse var dock inte att man har strävat efter att uppmuntra en närmre upplevelse av de flerskiktade bestånden på Rosengårdsfältet, varken för vistelse eller rörelse igenom. Enskifteshagen däremot har uppstammad vegetation längs ena långsidan och är i övrigt mycket öppen.

Enskifteshagen



Rosengårdsfältet



Skisserna gjordes i samband med inventeringen av Enskifteshagen och Rosengårdsfältet och visar på en förenklad "grundform" för respektive park där de svarta områdena visar kraftiga vegetationsvolymmer.

Enskifteshagen



Rosengårdsfältet



Enskifteshagen är lättöverskådlig i sin helhet och saknar större flerskiktade bestånd men är väl balanserad och småskalig längs ena långsidan. Rosengårdsfältet har betydligt mer växtlighet och många flerskiktade bestånd men de större vegetationsvolymerna upplevs otillgängliga. De öppna ytor är böljande och väl inramade.

Pusselbiten Sophialunden

Sophialunden kallas den nya delen som utgör en pusselbit i den större Östra parken och fungerar både som målpunkt för stadens invånare och en koppling mellan Enskifteshagen och Rosengårdsfältet. Gestaltningen utgår från denna "slitning" mellan plats och rörelse - för både ekologiska och sociala värden. Platsens översvämningsproblematik är en förutsättning och naturen en byggsats. Rörelsen och kopplingen mellan de olika stadsdelarna är motivationen och stadens framtid samt dess invånares välmående ett mål och vision. Följande gestaltungsförslag håller sig på en övergripande nivå och visar de större dragen där rumslighet, rörelsestråk och kopplingar framgår samt hur Sophialunden kan gynna ekologiska och sociala värden.



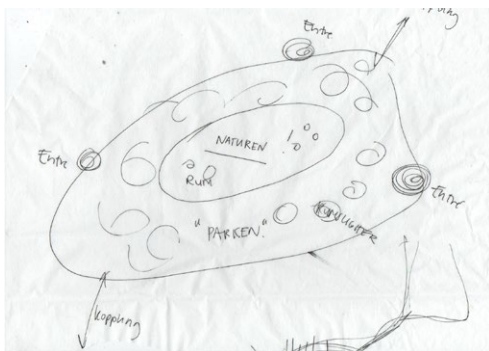
Bilden visar gränsen för Sophialunden i området så som det ser ut idag. Här blir det tydligt att den nya parken fungerar som en pusselbit som stärker befintlig grönstruktur.
Illustration baserad på karta från © Lantmäteriet

Bärande idé

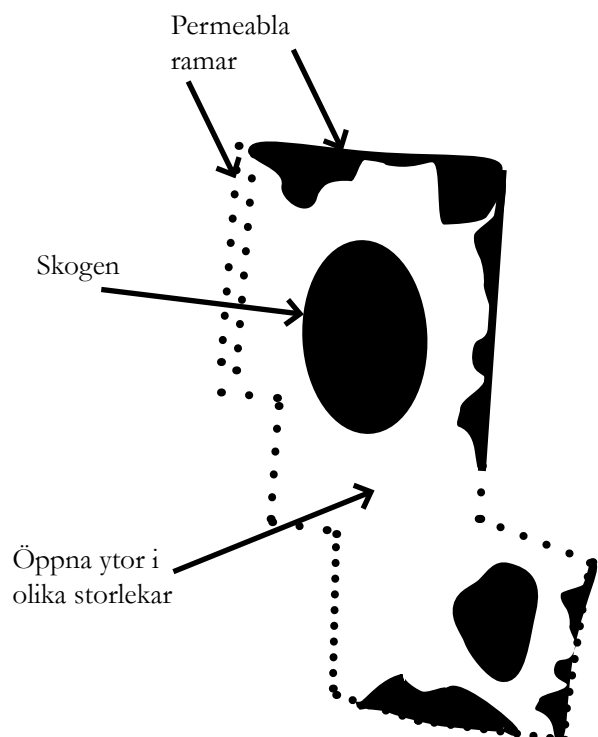
De grundläggande dragen i uppbyggnaden av Sophialunden kan sammanfattas med en komplext skiktad vegetationsvolym centralt i parken (Som vi vidare hänvisar till som "skog". Begreppet är valt för att representera upplevelsen av att befinna sig fullt omsluten av vegetation med stora värden för biologisk mångfald och är inte relaterat till dess storlek, även om vi lagt mycket tid på att förstå vad som krävs för att kunna erbjuda en "skogsupplevelse" i staden). Skogen omges av större och mindre öppna rum med solitära träd och buskar vilka i sin tur ramar in av en permeabel inramning som markerar parkens gränser. Ytorna i utkanterna av parken fungerar som grovhåligt filter och tillåter enkel entré längs alla kanter. Vi anser att det är viktigt med en genomsläpplig ram för att parken inte ska utgöra en ny barriär utan snarare fungera som en koppling mellan de områden som tidigare varit åtskilda på grund av järnvägen och industrier.

Ju längre in i parken man kommer desto mer komplex tillåts vegetationens struktur bli. För att kunna arbeta med mer strukturellt komplexa karaktärer och därmed de medföljande biologiska värdena har mycket energi lagts på att hitta en form som inte är instängande eller uteslutande, en form där besökaren kan få komma i kontakt med naturen utan att tvingas in i den. Vi har undersökt placeringen av skogen i olika lägen längs utkanterna men upplevde att det gav en uteslående effekt. Dessutom innebär den centrala placeringen av skogen att rörelsen igenom uppmuntras. En viktig del av förslaget för Sophialunden handlar om att tillgängliggöra naturupplevelser i relation till den vardagliga rörelsen. Skogen bryter sikten genom parken vilket förstärker naturupplevelsen och ger en kort mental paus från stadsintrycken. De öppna ytorna runt skogen varierar från solitärytor till helt öppna ytor. Dessa ger möjlighet till överblick över större områden och fungerar som kontrast till skogen. Liknande utformningen i Enskifteshagen skapar mindre grupper av träd och buskar samt solitära rumslighet i de öppna ytorna och ger besökaren väggarna att förhålla sig till.

Parken utgör en del av den princip vi föreslår för Kontinentalstråket (se principplan s.26) och visar på ett exempel där gröenstråket utvidgas och stärks av ytterligare gröna strukturer. I den punkt som snabbcykelspåret och Sophialunden möts sträcker sig cykelbanan genom parken och utgör ett tydligt delmål på sträckan. Det är också fördelaktigt för Östra parkens helhetsupplevelse att dess design prioriteras över principgestaltningen för Kontinentalstråket. Detsamma skulle gälla en vidare utveckling av Kyrkogårdsstråket mellan Östra kyrkogården och St. Pauli kyrkogårdarna.



Likt skisserna på Enskifteshagen och Rosengårdsfältet visar dessa bilder hur vi tänker oss grundformen för Sophialunden med den centralt placerade "Skogen", omgiven av öppnare ytor och permeabla ramar.



Skiss på rumslig struktur

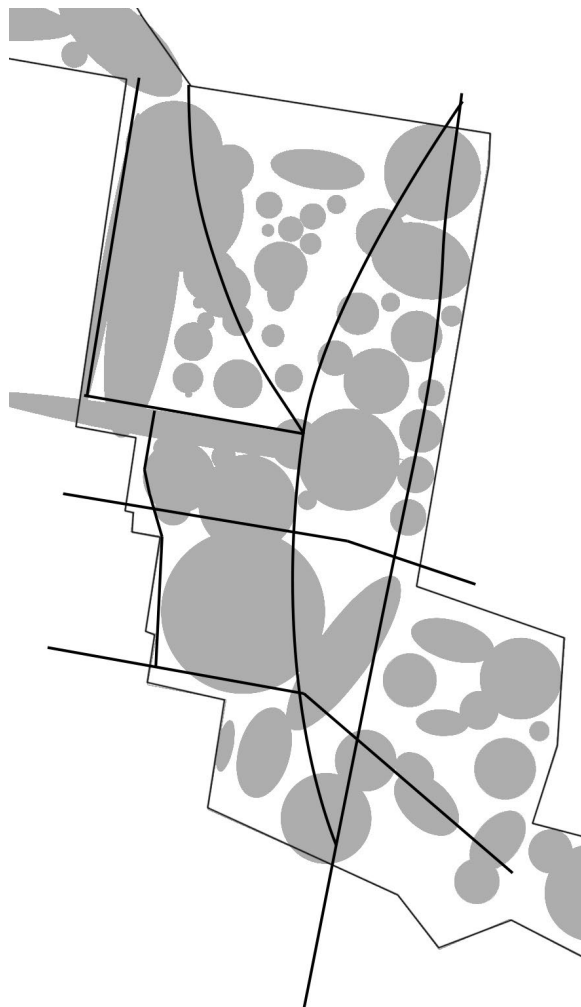
Vegetation som byggnadselement

Fokus för gestaltningen av Sophialunden har legat på vegetationsbyggnad och hur vi kan möta de behov och befintliga kvaliteter som vi identifierat under inventeringen av platsen. Vegetationsdiagrammet visar på en stiliserad förenkling av dels existerande vegetationskaraktärer i Enskifteshagen och på Rosengårdsfältet, dels de nya karaktärer som vi ritar in i Sophialunden. Planen utvecklades i samband med vår inventering av de befintliga parkerna i syfte att förstå volymer och proportioner i relation till atmosfär och karaktär. Sophialunden utgör kopplingen mellan Enskifteshagen och Rosengårdsfältet och för att kunna gestalta denna nya del var det viktigt att förstå vilka karaktärer som redan existerar på platsen. Denna inventering har väglett hur vi har jobbat med vegetationsbyggnad i Sophialunden. Anledningen till att vi här blandar analys av idag med framtida förslag för Sophialunden är för att skillnader och likheter med Enskifteshagen, Rosengårdsfältet i den nya parkdelen ska bli tydliga.



Slitning mellan plats och rörelse

Ambitionen under gestaltningen har varit att arbeta med Sophialunden som en pusselbit mellan Enskifteshagen och Rosengårdsfältet och dess funktion som koppling har påverkat gestaltningen. Men vi har även velat arbeta med Sophialunden som en plats, en målpunkt att ta sig till. Här ligger en slitning mellan plats och rörelse som tillsammans med vårt fokus på vegetationsbyggnad har fungerat som vägledning för gestaltningen. Hur kan Sophialunden rymma ett snabbcykelstråk, en diagonal koppling mellan Rosengård och Malmös centrala delar och samtidigt vara en park dit Malmös invånare kan gå för rekreation och avslappning, och dessutom erbjuda ekologiska värden? Vi såg en möjlighet i att upplevelsen av naturen som är så viktig (se introduktion) skulle kunna erbjudas i relation till rörelsestråken. Att på väg till och från jobbet eller skolan kunna andas skogsdoft, höra fågelkvitter och se trädens färger förändras. Här visas de huvudsakliga stråken i parken i relation till rumslighet. Rum i olika skala som tätt avlöser varandra längs rörelsestråken tillsammans med en dynamik i öppenheten på de olika sidorna längs rörelsen är tänkta att öka tryggheten och upplevelse kvaliteten. Platserna har olika skala för att ge plats för olika preferenser och olika stora sällskap.



Rumsanalys

Rumsanalysen för Enskifteshagen och Rosengårdsfältet hjälpte oss förstå platserna vi knöt samman med Sophialunden och gav oss djupare förståelse för vad vi själva uppskattade med de två respektive platserna och vad vi ville utveckla vidare i vår egen gestaltning av Sophialunden. Analysen visar Enskifteshagen och Rosengårdsfältet idag, tillsammans med en idé för den nya Sophialunden.

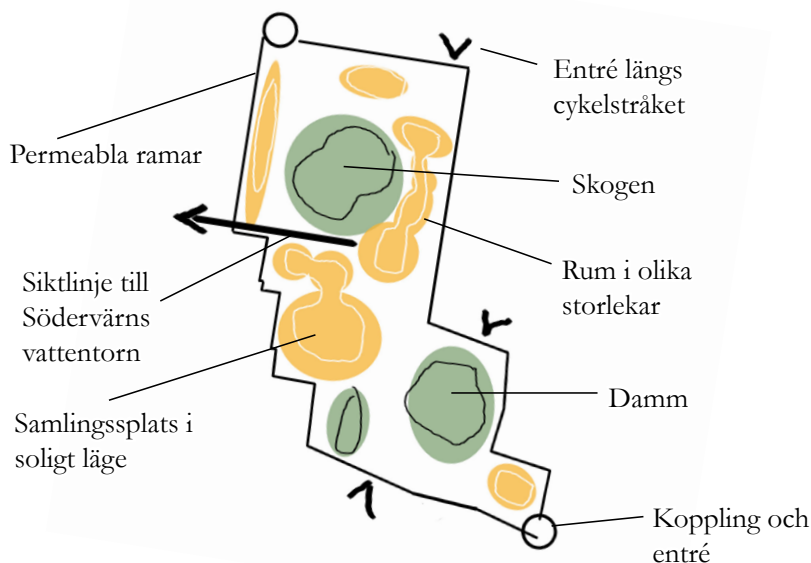


Tidig idébild för relationen mellan plats och rörelse

Kvaliteter, funktion & innehåll

Här har vi formulerat våra intentioner med Sophialunden vilka utgör ett program för gestaltningen av parken. Sophialunden ska:

- » vara en plats för vistelse och rekreation och utgöra en målpunkt i sig
- » erbjuda en vardaglig naturupplevelse "på vägen"
- » innehålla ett växtmaterial som bidrar med estetiska och rekreativa värden och som gynnar pollinerande insekter såväl som häckande fåglar
- » genom vegetation, permeabla markytor och topografi bidra med positiva effekter på det urbana klimatet och vattenhantering



I enlighet med programmet beskrivs nedan de kvaliteter som Sophialunden bidrar med. En konceptuell skiss på innehåll och funktion i parken presenteras också, och är ett steg i utformningen baserad på programmet, analyser och vår bärande idé.

SENSORISKA KVALITETER

Vegetation med visuellt betonade kvaliteter som exempelvis stark form, spännande bark, färgglad blomning eller extra fina vinterkvaliteter bidrar med extra stimulans och skapar en intressant park med stark identitet och markeras med symbolen av ett öga. En del växter har doftmässiga kvaliteter utöver det vanliga. Dessa placeras med fördel på platser där besökaren ges chans att stanna till och kan då förgylla pausen ytterligare.

HABITAT

Sjöman och Slagstedt (2015) lyfter en variation av livsmiljöer samlade inom ett område som en viktig aspekt för att gynna biologisk mångfald. Större buskage och träd som samsas med vattenmiljöer och en variation av arter erbjuder olika typer av boplatser och föda. En samling av olika arter kan ge olika blomningstider, vilket i sig ger en längre period av föda för nektarsamlade insekter. Exempelvis blommar *Cornus mas* redan i mars medan *Styphnolobium japonicum* och *Koeleria paniculata* blommar i augusti när många andra träd har blommat över sedan länge. Nektargivande vegetation brukar vara i fokus i arbetet med biologisk mångfald men en ytterligare viktig aspekt är att se till funktionen värdväxter som ger förutsättning för att exempelvis fjärilslarver kan utvecklas, *Quercus* spp. och *Salix* spp. utgör exempel. (Sjöman & Slagstedt 2015)

Frukt- och bärgivande växter är livsviktiga födokällor för fåglar och buskvegetation i större skala är mycket viktigt för att fåglar ska kunna söka skydd och övernatta utan att oroa sig för predatorer. Detta gäller i synnerhet för flyttfåglar som behöver vila för att klara av nästa dags strapats. (Forman 2014)

Runt hälften av Sveriges urbana grönytor utgörs av gräsmattor (Hedblom et al., 2017). Gräsmattan är ett uppskattat inslag som ofta används på ett flertal olika sätt av invånarna i staden. Men de bidrar också till en mer monoton urban grönska, inte bara i Sverige utan även globalt sett då gräsmattan förekommer i vitt skilda klimat (Ignatieva, 2017). Gräsmattan är skötselintensiv och innehåller relativt få arter. Enligt Malmö naturvårdsplan (2012) växer ca 10 växtarter på 100 kvadratmeter, vilka utnyttjas av ca 100 djurarter. Detta jämfört med en ängsyta på samma storlek som innehåller ca 50 växtarter och utnyttjas av ca 500 djurarter (Naturvårdsplanen, 2012). Genom att låta mindre frekvent använda delar av Sophialunden vara ängsmark bidrar parken både med estetiskt värde och till en högre biologisk mångfald i Malmö.

REKREATION

Rekreation är en återhämtande aktivitet som utförs för nöjes skull. Det kan innebära träning och socialt umgänge eller lugnare och mer privat aktivitet. Den vanligaste rekreativa aktiviteten är promenader. Dessa sker ofta nära hemmet i naturlika miljöer där upplevelsen av tidlöshet är en viktig aspekt för avslappning och lugn. Våra naturliga miljöer för återhämtning minskar i och med att städerna blir tätare, och därför är möjligheten till paus i de gröna miljöer som finns i staden extra viktiga (se introduktion).

RENARE LUFT

Enligt Bolund och Hunhammar (1999) kan halten föroreningar minskas med 75% enbart genom att ha gatuträd. En park kan rena luften upp till 80%. Vegetationens upptagningsförmåga och tolerans mot föroreningar varierar, men ju större bladyta, desto mer luft kan filtreras. Träd filtrerar mer luft än buskar och gräs, och barrträd mer än lövfällande träd tack vare större total bladyta. Barrträden filtrerar luften även på vintern då föroreningshalterna är extra höga. Tyvärr är barrträden mer känsliga mot luftföroreningarna och lövfällande träd är dessutom bättre på att absorbera gaser än barrträd. (Bolund & Hunhammar 1999)

DAGVATTENHANTERING

Forman (2014) skriver om att många hårda ytor i staden leder till att stora mängder vatten överbelastar avrinningssystemet vid kraftig nederbörd. Permeabla ytor, exempelvis vegetationsbäddar infiltrerar vatten vilket minskar avrinningen. Vegetation suger upp mycket vatten som sedan evaporerar vilket innebär att vattnet hanteras "gratis". Parker kan ta hand om en stor del av nederbörden via vegetationen och genom infiltration och därmed minska belastningen på andra vattenhanteringsystem. (Forman 2014)

Träd i gräs eller naturlig plantering är de vegetationsytor som suger upp mest vatten, och träd (främst barrträd) fångar även stora mängder vatten innan de ens når marken genom interception, alltså att vattnet fastnar i trädkronorna (Sjöman & Slagstedt 2015). Hela parken kommer alltså hjälpa till med vattenhanteringen.

TEMPERATURUTJÄMNARE

Forman skriver vidare om hur lufttemperaturen under det senaste seklet har stigit med flera grader celsius. Städerna har en högre temperatur än omgivande landskap till följd av att byggda strukturer och hårda markmaterial absorberar solstrålning. Att städer är varmare än omgivande landskap kallas värmeöeffekten eller heat island effect och påverkar enbart temperaturen lokalt och sträcker sig högst ett tiotal kilometer utanför staden. Vegetation bidrar till att svalka staden genom att använda solljusenergi till transpiration, skugga byggnader och markbeläggningar, samt att minska vindhastigheten vintertid. (Forman 2014)

Sjöman och Slagstedt menar att en av våra bästa möjligheter att påverka temperaturen i staden och effekterna av den globala uppvärmningen är att låta oss utnyttja vegetationens temperatursänkande kvalitet. Genom att bevara och utveckla stadens grönområden och genom att plantera in nya träd skulle vi kunna mildra den temperaturökning som förväntas ske. (Sjöman & Slagstedt 2015)

SOPHIALUNDEN

SITUATIONSPLAN
1:2000 (A4) N↑

Enskifteshagen

Annelundsskolan

Rosengårds
tågstation

Skog

Äng

Sophialunden

Låg häck
med
öppningar

Törnrosen

Klippt
gräsyta

Klippt
gräsyta

Talldunge

Norra Grängesbergsgatan

Gemensamhetsodling

Lekplats

Picknickytor

Stora samlingsplatsen

Scen

Hårds väg

Entre med
torgyta

Entréyta

Regnbädd
med
ängskaraktär

Damm

Värner Rydénsskolan

Äng

Persborgs
tågstation

Rosengårds-
fältet



Ram, entréer & kopplingar

Det är viktigt att Sophialunden inte upplevs som en ny barriär utan snarare kopplar ihop de områden som idag ligger åtskilda av järnvägen. Därför föreslår vi en grovmaskig ram kring parken som definierar dess gränser och samtidigt upplevs genomsläpplig och välkomnande. En av Sophialundens gränser sträcker sig utmed bostadsområdet Törnrosen i Rosengård där parken möts av marklägenheter med privata trädgårdar. Här anser vi det passande med en tydligare gräns i form av en häck i höfthöjd med ingångar med jämna mellanrum. På utvalda platser, i anslutning till de kraftigaste rörelsestråken föreslår vi mer betonade entréer, delvis för orienteringens och läsbarhetens skull, men också för att visa på parkens dignitet. De två befintliga rörelsestråken i Enskifteshagen respektive Rosengårdsfältet kopplas samman i och med Sophialunden. Därför har vi prioriterat den diagonala rörelsen genom Sophialunden som erbjuder en rik variation av miljöer. Tanken är att parken även i dess roll som koppling ska ge besökaren en kvalitativ parkupplevelse i rörelse.

Entréer längs Kontinentalstråket

De som färdas längs som gång- eller cykeltrafikanter längs Kontinentalstråket leds in i parken under ett sirligt krontak av Korstörne. Träden bidrar här med orientering och rumslighet. Trädskronorna svajar högt ovanför marken där flerstammiga kronor med glest lövverk skapar det sirliga uttrycket och skuggar den hårdgjorda markbeläggningen för ett behagligare mikroklimat. För den som kommer på cykel längs med cykelstråket markeras entrén av trädader för att med bestämd rytm och grön hälsning välkomna besökaren för genomfart. För den som vill ta sig in i parken betonas en diagonal riktning som avleder från cykelbanan.



Entréer längs Kontinentalstråket



Entré längs Norra Grängesbergsgatan

Mot Norra Grängesbergsgatan föreslår vi ett långsträckt torg med träd i varierande form och storlek. Torget utgör en långsgående entré till parken och fungerar även som trottoar till Norra Grängesbergsgatan. Här kan man promenera bland vårblokkande körsbärs- och päronträd, städsegröna tallar och många färgsprakande höstlöv - en intressant miljö året om. Alla arter är valda för att klara av den torra växtplats som den hårdgjorda ytan innebär. Till exempel har vi valt arter som är städsegröna (*Pinus heldreichii* och *Cedrus atlantica* 'Glauca'), som har en mindre bladstorlek (*Koeleruteria paniculata*) och blad täckta med behåring (*Elaeagnus angustifolia*). På trädtorget har vi även sett till vikten av att välja träd som inte slår ut bladen tidigt på växtsäsongen, detta för att erbjuda sittplatser i soligt läge en tid på året när ljusbehovet är som störst (*Styphnolobium japonicum*).

Parken är lätt nedsänkt i förhållande till torget för att ge besökaren en känsla av överblick och även öka det mentala avståndet till de tätare trädbestånd och mer naturlika karaktär som går att hitta ett 30-tal meter in i parken. Höjden förstärker även känslan av trädtorget som långsgående stråk och dess koppling till Norra Grängesbergsgatan. Ett par trappsteg är dock allt som står mellan besökaren och parken och tillåter besökaren att när som helst längs sträckan ta klivet in i parken. Ett par stigar leder rakt in i parken men gräsytan är flexibel som vistelseyta och välkomnar alla som vill ta paus från gatumiljön på andra sidan trädtorget. I anslutning till stigarna finns även ramper ner för den som entrar parken på hjul.

Om besökaren kommer från södra delen av Norra Grängesbergsgatan finns möjligheten att ta sig in i parken via gränderna. Byggnaderna är kulturhistoriskt betydelsefulla och har potential att skapa livfulla gränder med små butiker och gemytlig miljö för uteserveringar med både dag- och nattliv. Vi fick associationer till andra städer som omvandlat liknande industrimiljöer till kvalitativa gator som främjar småskalig verksamhet och egenföretagare. Gränderna leder in till en stor samlingsplats i parken med både lekvänliga markfontäner, scen och stor yta för festivaler, marknader och andra evenemang.



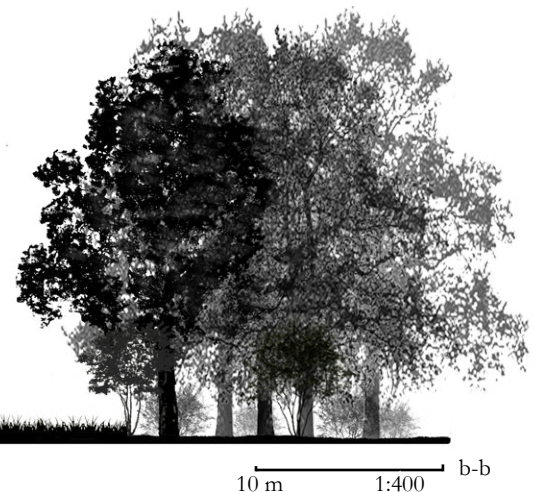
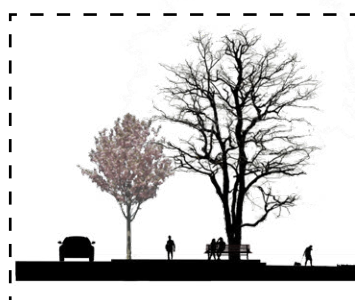
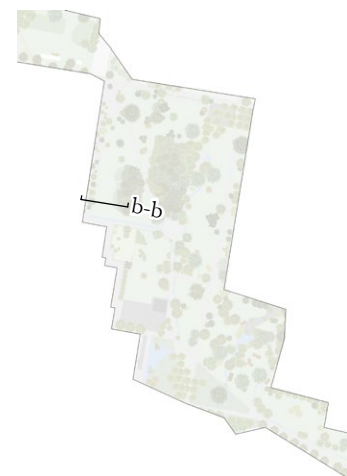
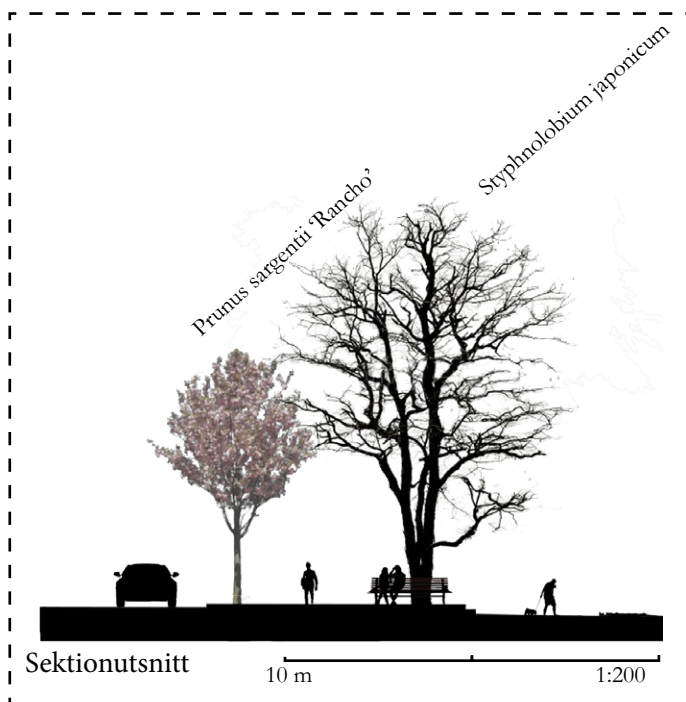
Trädorg & gemytliga gränder som entré längs Norra Grängesbergsgatan

Växtförslag för trädtorget

Cedrus atlantica 'Glaucá'
Elaeagnus angustifolia
Ginkgo biloba 'Tremonia'
Ginkgo biloba 'Autumn Gold'
Koelreuteria paniculata
Pinus heldreichii
Prunus sargentii 'Rancho'
Pyrus calleryana 'Chanticleer'
Quercus coccinea 'Splendens'
Styphnolobium japonicum
Zelkova serrata 'Green vase'



Trädtorget fungerar både som trottoar till Norra Grängesbergsgatan och som entré till parken



Södra entrén

Den södra entrén ligger intill ett av de karaktärsstarka husen i området. Mot huset ges möjlighet för uteserveringar. Idag finns till exempel bageri och ett mikrobryggeri som skulle kunna öppna upp med servering för parkbesökarna. I ryggen på sittplatserna står befintliga thujor kvar i rad och pekar i riktning med gångvägen in mot parken. Från ytan går en trappa ned till en grund kanal med permanent vatten. Här finns stepping stones så att det går att ta sig över vattnet. På andra sidan vattnet från trappan sett finns en stor sluttande yta som fungerar som regnbädd. När det regnar mycket kan vattnet fylla på åt det hållet.

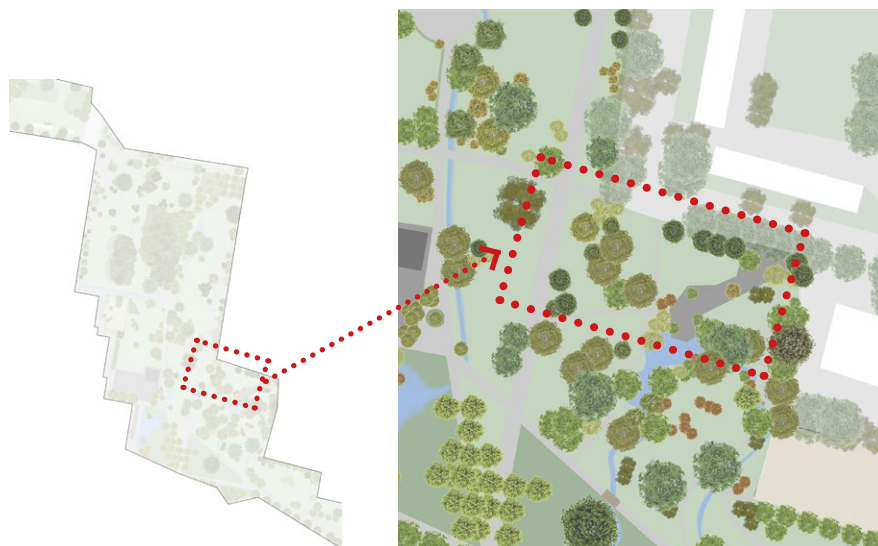


Södra entrén med uteservering, vattenkanal och översvämningsyta samt entré under ett trädtag av *Gleditsia triacanthos* - Korstörne.

10 m 1:400 a-a

Entré från Hårds väg

Hårds väg är idag en återvändsgata som kantas av Värner Rydénskolan och markträdgårdar med höga staket och plank samt två rader bilparkeringar. Gatan kan lätt upplevas som en bakgata och lite otrygg men med elimineringen av banvallen och den stora barriär den utgjort på platsen har denna gata stor potential som koppling från Rosengård västerut och kan bli en viktig entré till parken. Gatan möts av ett litet torg med enstaka mindre blommande träd och sittplatser. Mot dammen till buktar torget ut och gör det lätt att komma nära, eller till och med över vattnet. Området runt om är lätt kuperat och frodigt och skapar en lugn plats med småskalig rumslighet. För den som söker en formell plats men med upplevelse av natur och vatten är denna perfekt, och för den som vill vidare in i parken finns det olika vägar att välja på. Se mer under rubrik "Dagvattenhantering" s.68.



Entré från Hårds väg

Kopplingar Enskifteshagen och Rosengårdsfältet

Sophialunden utgör som tidigare beskrivet den sista pusselbiten i Östra parken bestående av Enskifteshagen, Rosengårdsfältet och nu Sophialunden däremellan. Kopplingarna mellan parkdelarna är smala men nog så viktiga. Norra Grängesbergsgatan ligger som en väl trafikerad gata mellan Enskifteshagen och Sophialunden. Detta gör att den visuella kopplingen blir avgörande för hur väl Östra parken kan upplevas som en sammanhängande park. För att stärka den diagonala kopplingen till Enskifteshagen föreslår vi att rucka aningen på gränserna till Annelunds förskola och utvidga hörnet mot Norra Grängesbergsgatan och Sophialunden. Kopplingen stärks även genom att ta bort en del av trädraden i Enskifteshagen längs Norra Grängesbergsgatan och stärka den diagonala riktningen med nya träd och dessutom plantera två karaktärsstarka solitärträd på vars en sida gatan som skapar en upprepande struktur. Idag går en återvändsgränd för biltrafik söder om Annelunds förskola. Vi föreslår att den tas bort och att endast cykelvägen leder mellan förskolan och Sophiaparken. På så vis blir förskolan en del av parken vars gränser snarare utgörs av förskolan snarare än av en bilväg. Med en breddad fysisk överlappning mellan Enskifteshagen och Sophialunden avser vi öka kontakten och bidra till upplevelsen av Östra parken som en helhet.



Koppling Sophialunden och Enskifteshagen

Vad gäller den östra kopplingen mellan Rosengårdsfältet och Sophialunden består den av en idag, öppen triangulär gräsyta med två rader vitpil. För att öka parkkänslan på denna yta föreslår vi att man låter en del av gräset bli äng som omges av klippta gräsytor (ängen får gärna variera i en lekfull form) och även en liten kanal eller torr bäckfåra som kan samla upp och leda vatten till dammen vid regn. I mötet mellan triangeln och Sophialunden ligger idag en grusplan som tillhör Värner Rydén-skolan. För att stärka kopplingen här föreslår vi att göra grusplanen mindre och vända den med långsidan i öst-västlig riktning vilket breddar ytan för kopplingen.



Koppling Sophialunden och Rosengårdsfältet

idag



förslag



Kopplingarna breddas för ökad rumslig och visuell kontakt mellan de olika parkdelarna.

Träd på vardera sidan om Norra Grängesbergsgatan kommer, när de vuxit till sig, utgöra en koppling över gatan likt två signaltorn som håller kontakt genom sin vertikalitet och på så vis förenar Sophialunden med Enskifteshagen.



Samling

Offentliga rum påstås vara en förutsättning för demokratiska yttringar, för offentlig konst och för att människor ska kunna mötas. Utan möten med andra kan vi inte utveckla gemensamma föreställningar, kulturer eller gemenskaper. (Wikström & Olsson 2012)

Under våra platsbesök upplevde vi många semiprivata platser i utemiljön men saknade större offentliga mötesplatser. Detta tillsammans med skaparglädjen och evenemangspositiviteten som bubblar på Norra Grängesbergsgatan gör att vi anser att en större yta för möte och samling är både nödvändig och givande, i synnerhet då området huserar människor med många olika ursprung och intressen som nu får möjlighet att komma samman. Vi föreslår en stor öppen yta, till hälften hårdgjord, till hälften gräsyta i anslutning till gränderna från Norra Grängesbergsgatan och med inramning av de kulturhistoriskt värdefulla befintliga byggnaderna. Här finns även en upphöjd yta som kan fungera som sittplats, lek - och träningsskulptur eller scen för större evenemang. Öppna ytor som dessa ger besökaren möjlighet att lyfta blicken och titta på långa avstånd vilket annars sällan är möjligt i staden. Vi har även arbetat med ett siktstråk tvärs genom parken mot Södervärns vattentorn som bidrar till orientering i parken.

I anslutning till den öppna ytan anläggs en lekplats med betoning på naturen och dess processer där barn kan springa fritt och mötas på sina villkor. En häck omgärdar lekplatsen på tre av fyra sidor och som en del av utrymmet finns en gemensamhetsodling som förgyller lekplatsen ytterligare och utgör en mötesplats för både barn och vuxna.

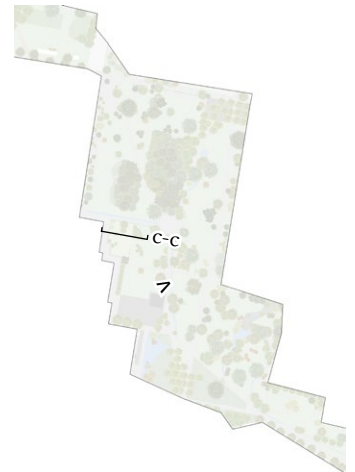


Samlingsplatsen och lekplats med odlingsmöjligheter

KONTINENTALSTRÅKET & ÖSTRA PARKEN
SOPHIALUNDEN



Siktlinjen till Södervärns vattentorn är viktig för orienteringen i parken.



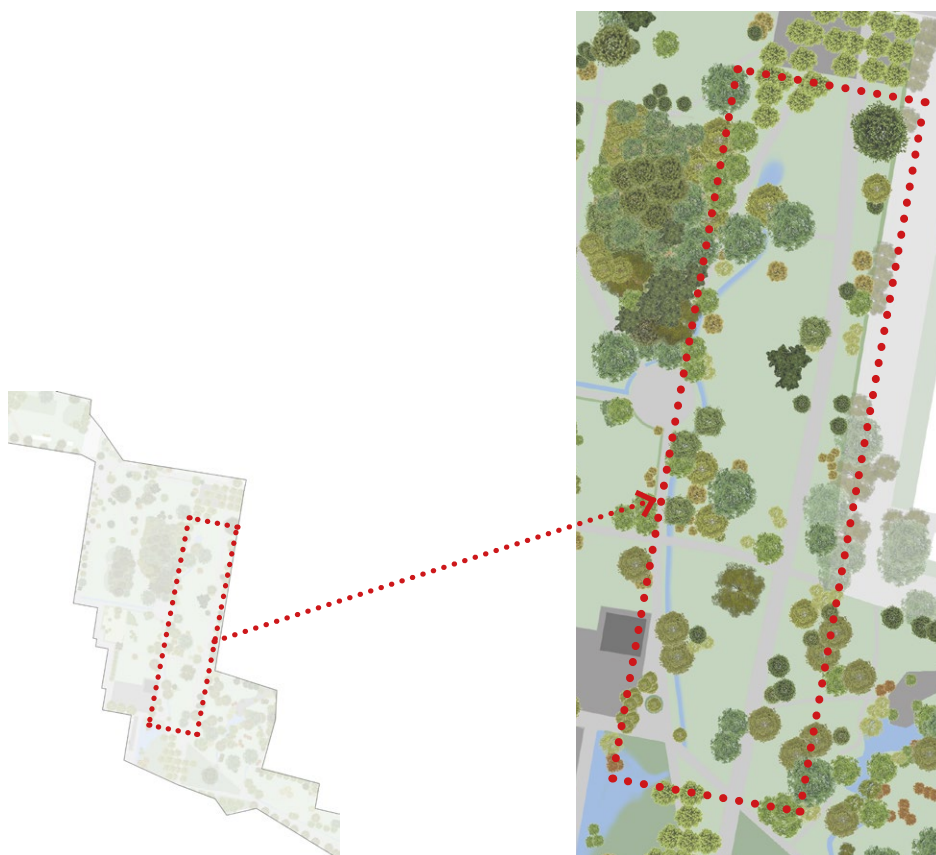
Samlingsplatsen med scen, gräsmatta och ytor stora nog för marknader av olika slag



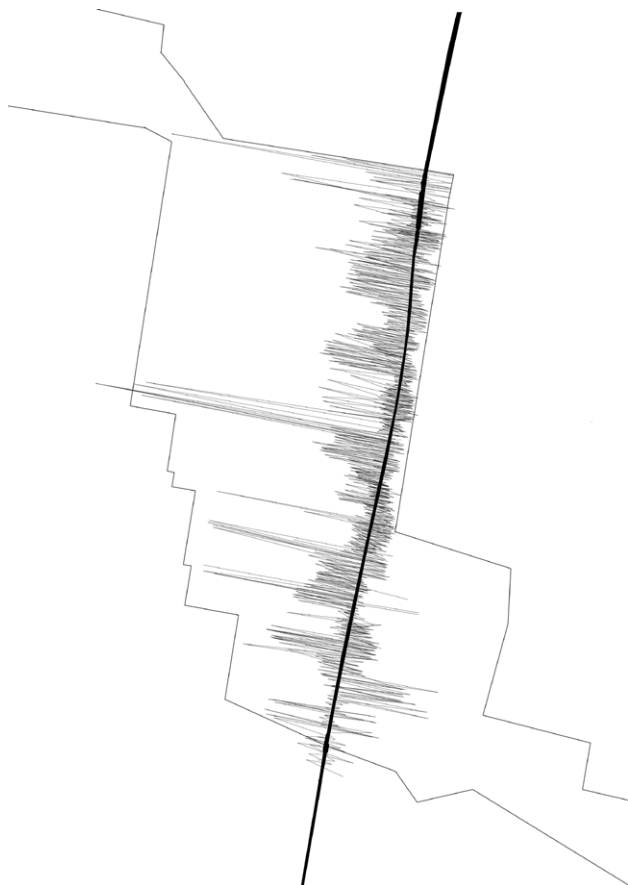
Picknick

Längs den del av cykelstråket som går genom parken sträcker sig en gräsyta med solitära träd och buskar som skapar rumslighet i olika skala. Här kan besökare samlas i små eller stora grupper och ha picknick, grilla, spela boll och socialisera. De öppna rummen av olika karaktär är sammanhängande för att skapa ett flöde av luft, ge en möjlighet att lyfta blicken och att få kontakt med himlen ovanför. Det är också en strategi för att det ska vara lätt att ta steget in i parken. Rumsligheten på dessa ytor skapas av träd (ensamma eller i mindre grupper), buskar, häckar och ängsytor med tydligt klippta kanter. På de ytor som inte är uppenbara vistelseytor samt de ytor som ibland översvämmas av vatten väljs ängsvegetation eller små buskar och höga gräs som tål att stå kortare perioder i vatten. För den som färdas längs cykelstråket erbjuds varierande rumslighet skapad av stora vegetationsvolymmer på avstånd och mindre grupper av buskar och träd på nära håll. Halvvägs genom parken stoltserar en grupp med höga tallar nära cykelvägen.

Växtvalen har tagits med hänsyn till estetiska kvaliteter såsom blomning och karaktär. Här ser vi potentialen med träd som skapar identitet, som får breda ut sig i sin fulla prakt och som gärna får utvecklas till klättringsbara individer. Vi har även valt vissa snabbväxande arter som kan skapa volymer snabbt, såsom *Betula pendula* eller praktamträd som *Quercus coccinea* och *Liriodendron tulipifera* som sedan kan ersättas av mer långsamma arter.



Ytor för picnic, bollspel och umgänge



Upplevelse längs Kontinentalstråket
genom de större öppna ytorna i parken

Växtförslag för picknick-ytorna

Solitärer

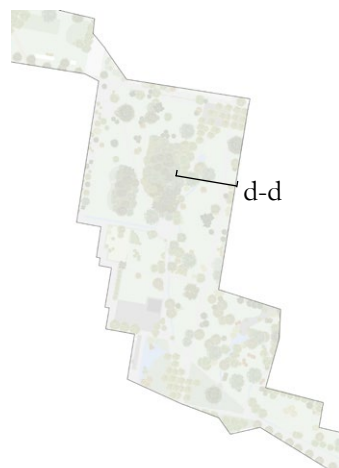
Betula pendula fk Julita E
Juglans nigra
Liriodendron tulipifera
Phellodendron amurense
Pinus nigra
Quercus coccinea 'Splendens'
Quercus robur fk Ultuna
Zelkova serrata

Mindre träd

Koelreuteria paniculata
Prunus 'Accolade'
Prunus mahaleb
Prunus x yedoensis

Buskar/busktäd:

Amelanchier laevis 'Ballerina'
Cornus controversa 'Varegiata'
Crataegus mexicana 'Stipulacea'
Parrotia persica
Syringa vulgaris 'Charles Joly'



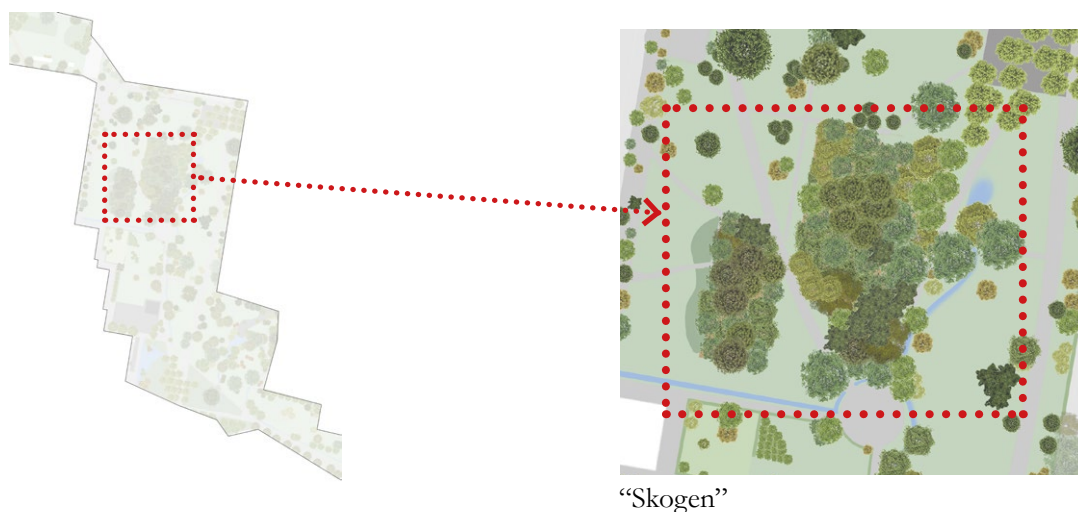
Skogsupplevelse

En viktig del i Sophialunden är det som vi refererar till som en skog. Skogen består av två flerskiktade bestånd med sammanlagd storlek på ungefär en halv fotbollsplan. Här kan besökaren dra sig undan och få paus från stadens jäkt och få möjligheten att uppleva “natur” i staden. Det finns många öppningar och små stigar som välkomnar besökaren in i bestånden. Skogen är också mycket viktig för den biologiska mångfalden. Här finner många djur skydd och boplats i buskarnas täta grenverk. Bär, nötter och nektar utgör föda. Genom att erbjuda dessa miljöer i den täta staden kan vi få uppleva ett rikare djurliv även där.

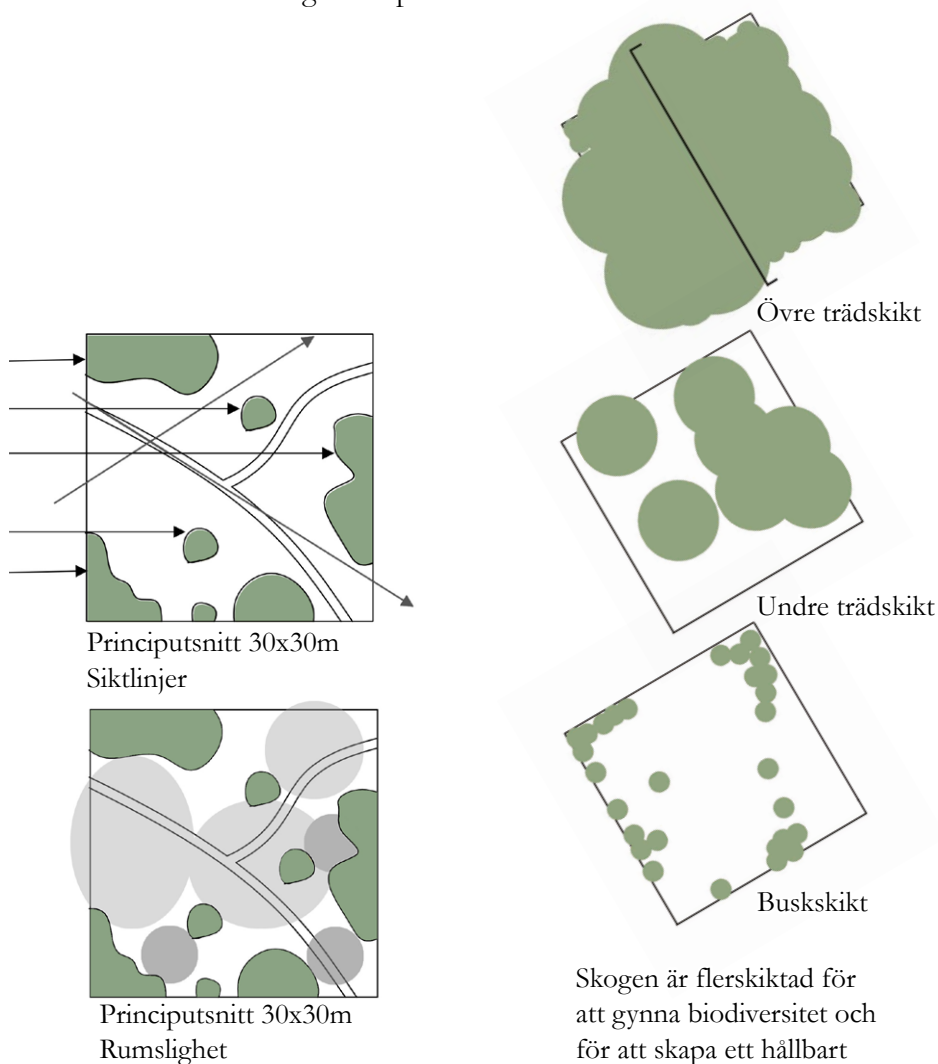
Skogen, som är koncentrerad till mitten av parken, är just där den är för att det ska vara lätt att undvika den om den väcker oönskad osäkerhet, och samtidigt är vägarna som går förbi skogen placerade intill den för att göra skogen lättillgänglig. Den lätt bågformade gångvägen från norra entrén och vidare genom parken är menad att förstärka och aningen förlänga upplevelsen av skogens närvaro med tryggheten av den mer öppna solitärtan som stöd.

Mindre platser i skogen, definierade av genomtänkt placerade buskar, finns för den som söker en egen och mer intim upplevelse utöver promenaden. Sittplatsen i relation till det stora polerade diabasklotet “Sprungen ur” är exempel på detta (se bild sid. 67). Ett förslag är att även strukturera upp rumsligheten i skogen med hjälp av en formklippt häck. Inspiration från detta har vi fått från Alnarp där man har låtit en gång slingra sig genom ett rum som skapas av väggar av *Amelanchier spicata*. Längs gången växer en låg, formklippt häck av *Buxus sempervirens* som bidrar till en formstark, strukturerad upplevelse.

Växtvalen har tagits med hänsyn till framförallt inhemskt växtmaterial. Vi har kompletterat med andra arter då det har bidragit med kvaliteter för antingen biologisk mångfald, exempelvis *Quercus rubra* som har ett kortare intervall av ollonår än våra inhemska ekar, och estetiska kvaliteter så som spännande stammar hos *Betula albosinensis*.



De ekologiska värdena som flerskiktade bestånd innebär kan ibland komma i konflikt med besökarens trygghetsupplevelse. Där de flerskiktade bestånden ligger i anslutning till huvudstråken ska bestånden därför utvecklas med tydliga siktstråk och strategiskt placerade större öppna rum under trädens krontak. De fåtal buskar som står intill vägen ger associationer till trädgård snarare än vildmark såsom *Acer circinatum* med vackra höstfärger och *Viburnum farreri* som blommar på vintern. Slutmålet för bestånden har utformats med både sociala och ekologiska aspekter i åtanke.



Buskarna i skogen skapar rumslighet och tillåter siktstråk och kan hjälpa till att leda ögat till utvalda blickfång.

Skogen är flerskiktad för att gynna biodiversitet och för att skapa ett hållbart skogssystem. Lignoserna planteras samtidigt och gallras sedan ur för att framhäva de mest intressanta växtindividerna och för att skapa kvalitativa rums- och stigupplevelser.

Växtförslag för skogen

Amträd

Betula pendula fk Julita E

Övre trädskikt

Quercus robur fk Ultuna

Quercus rubra

Pinus sylvestris

Undre trädskikt

Betula albosinensis var. *septrionalis* 'Fascination'

Corylus avellana

Sorbus aucuparia fk Västeråker E

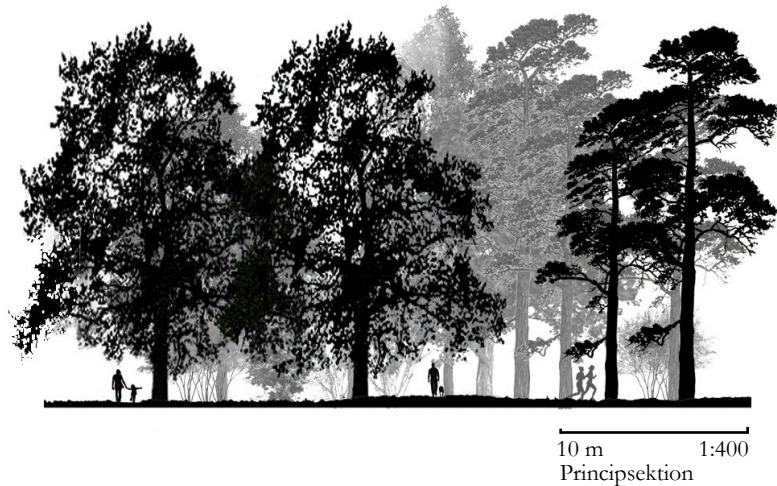
Buskskikt

Acer circinatum

Amelanchier laevis fk. Bäcklösa E

Crataegus flabellata var. *grayana* fk. Uppsala E

Viburnum farreri



I vårt förslag presenteras skogen på ett principiellt plan där vi betonar de aspekter vi tycker behöver lyftas fram i utvecklingen av beståndet. Skogen planteras med små fröplantor och amträd vilket leder till att skötseln blir en stor del av gestaltningen där möjligheten ges att lyfta fram de kvaliteter som finns hos specifika träd- och buskindivider, samt att ta hänsyn till eventuell appropriering som skett på platsen, exempelvis i form av spontana stigar.



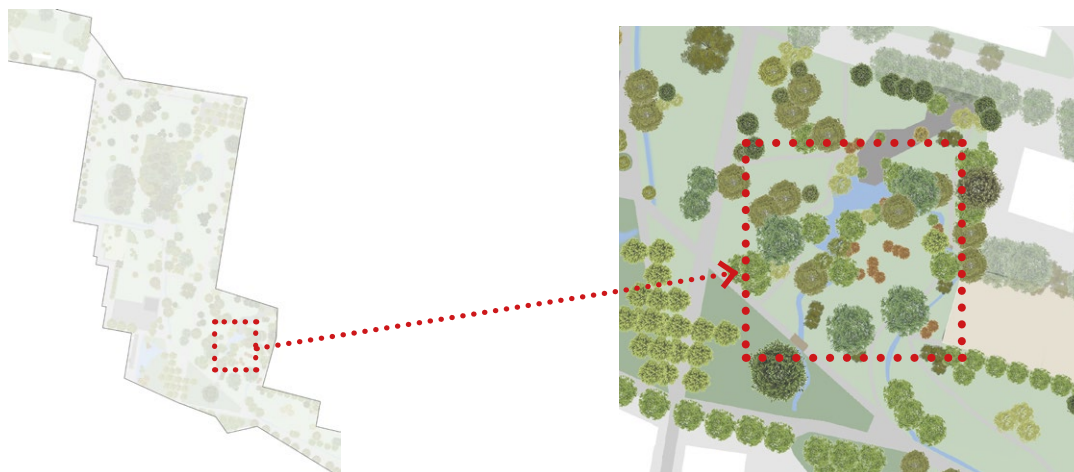
Inne i skogen finns mindre rum som erbjuder en stund i avskildhet

Dagvattenhantering

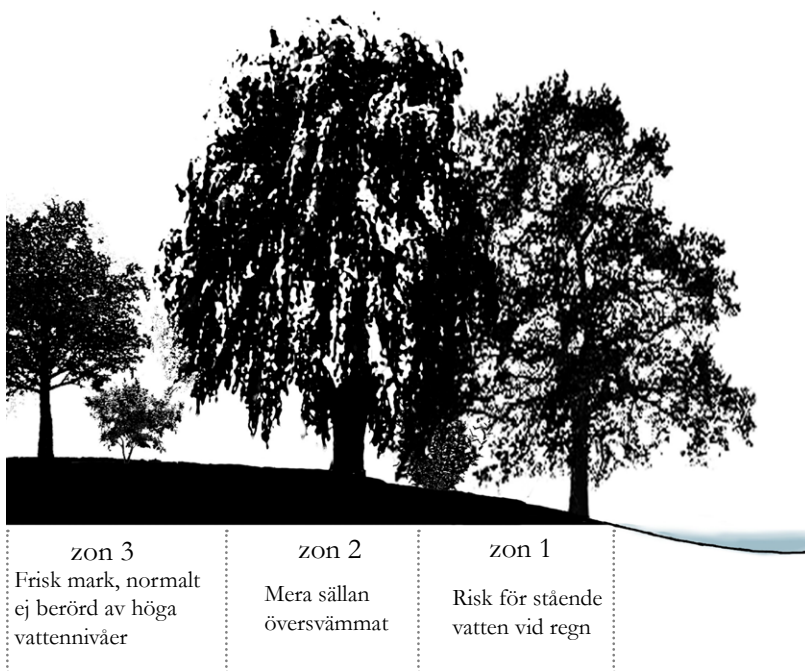
I området finns, som tidigare nämnt, ett behov av vattenhantering vid kraftiga regn och skyfall. Idag är platsen i princip fullständigt täckt av asfalt. Genom att anlägga park kommer en stor del av denna nederbörd kunna tas om hand av vegetation genom infiltration, och sakta ner avrinningsprocessen så att andra vattenhanteringssystem inte blir överbelastade. Vatten rinner till detta område från söder på båda sidor av järnvägen idag och för att undvika stora översvämningssystem, likt de efter skyfallen 2014, och då vi går en blötare framtid till mötes, bör topografin i parken utformas så att regn hålls kvar i parken vid behov. Vi föreslår att hela parken är aningens nedsänkt i förhållande till omgivningen och att platser som hanterar fluktuerande vattennivå anläggs på vars en sida järnvägen i söder (dammen samt den stora regnbädden vid södra entrén). Då dessa svämmas över leds vattnet vidare längre in i parken där det finns ytterligare ytor avsedda specifikt för vattenhantering.

Hela området mot Värner Rydénsskolan till är en kuperad och spännande miljö med en damm med permanent vattenspiegel och med möjlighet att fyllas på ytterligare för att hålla kvar och fördröja vatten. De jordmassor som grävs upp vid bygget av dammen och övrig modellering av parken används på platsen för att skapa mer varierad topografi och rumslighet. Växtligheten är utvald och placerad enligt blötzoner runt dammen där vissa står närmre den permanenta vattenytan och därmed i större utsträckning riskerar att utsättas för tillfälligt blöta miljöer när regnvatten fyller på (Se principsektion sid. 69). Platsen är avsedd för både lek och som naturpedagogisk miljö för barnen från Värner Rydénsskolan. För att trigga upptäckarglädjen har vi valt växter som exempelvis *Viburnum farreri* som blommar på vintern, *Cercidiphyllum japonicum* med en söt kaddoft på hösten och *Salix caprea* med videkissar tidigt på våren. Videt är även viktigt för biologisk mångfald som en av de första källorna till nektar på säsongen. Kopparbjörken stoltserar med sin vackra stam året runt. Området skulle utgöra en pedagogisk och lärorik lek miljö för skolbarnen med möjlighet att inkorporeras i skolans utläring. Platsen erbjuder även möjlighet till paus. Vattnet bidrar till att skapa en fridfull miljö med goda möjligheter till återhämtning. Leken betraktad på håll kan också bidra till lugn och glädje.

Vid parkens södra entré finns en av parkens större regnbäddar. Ytan sluttar ned mot en trappa som ansluter till södra entrén och svämmas över vid regn. Långt gräs, stenar och små buskar skapar en lekvänlig yta även när den inte är vattenfylld. Vid regn fylls ytan sakta upp och vid extrema mängder vatten kommer ytan fyllas helt med undantag av en kulle som skapar en ö i mitten. Då vattnet är nästan ända uppe i gångnivå kommer det rinna genom ett rör under gångvägen och sedan leta sig vidare i en torr bäckfåra med stenar och vegetation anpassad för periodvisa översvämningar, som går längs med ett av parkens huvudstråk för att sedan sluta i en lite större uppsamlingsdamm i samma karaktär (se dagvattenhantering s 71)



Dammen



Växtförslag för dammen

zon 1

Acer saccharinum
Alnus glutinosa
Salix caprea

zon 2

Salix alba
Cornus sanguinea

zon 3

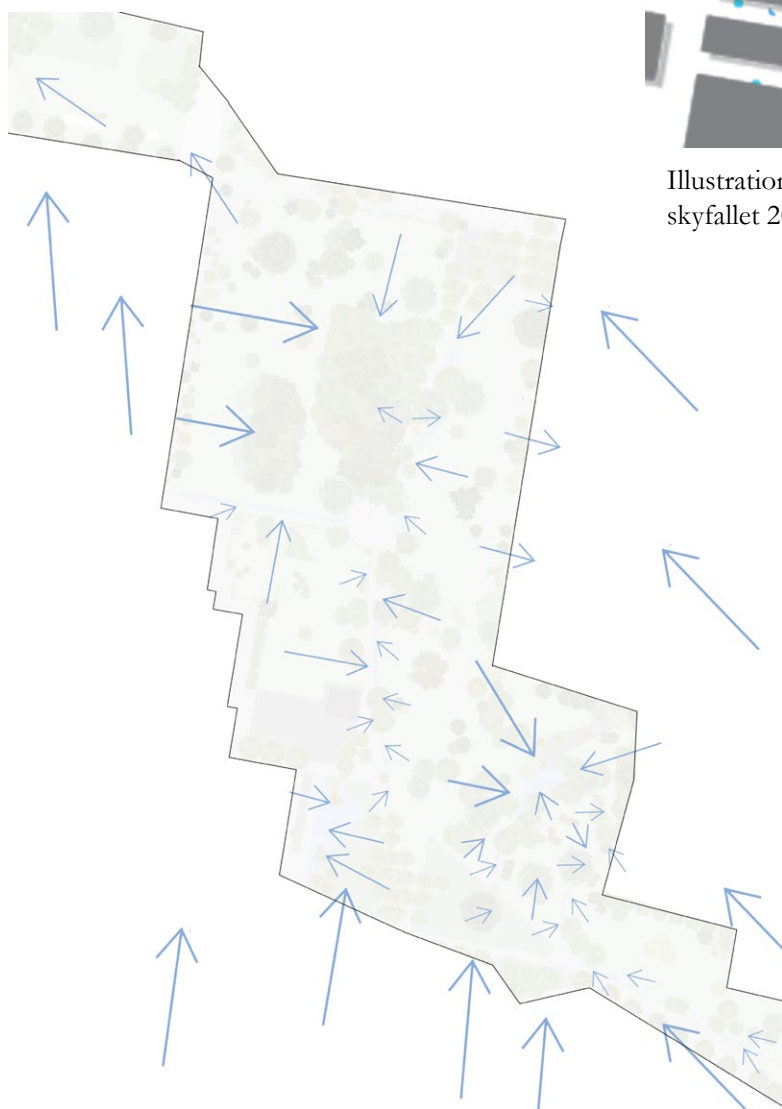
Betula albosinensis
Cercidiphyllum japonicum
Viburnum farreri

Principsektion för zonindelning av markförhållanden kring dammen

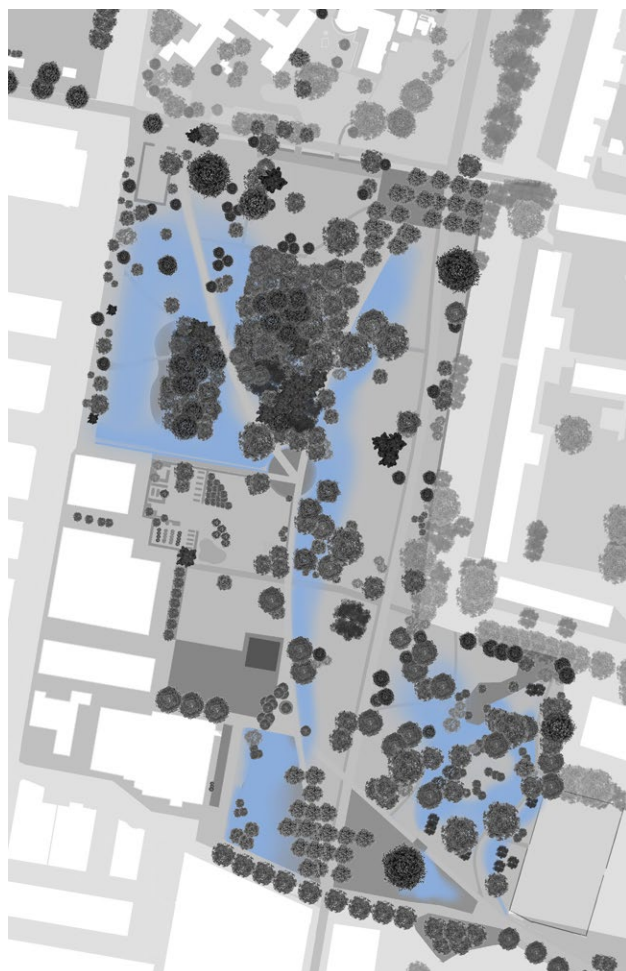
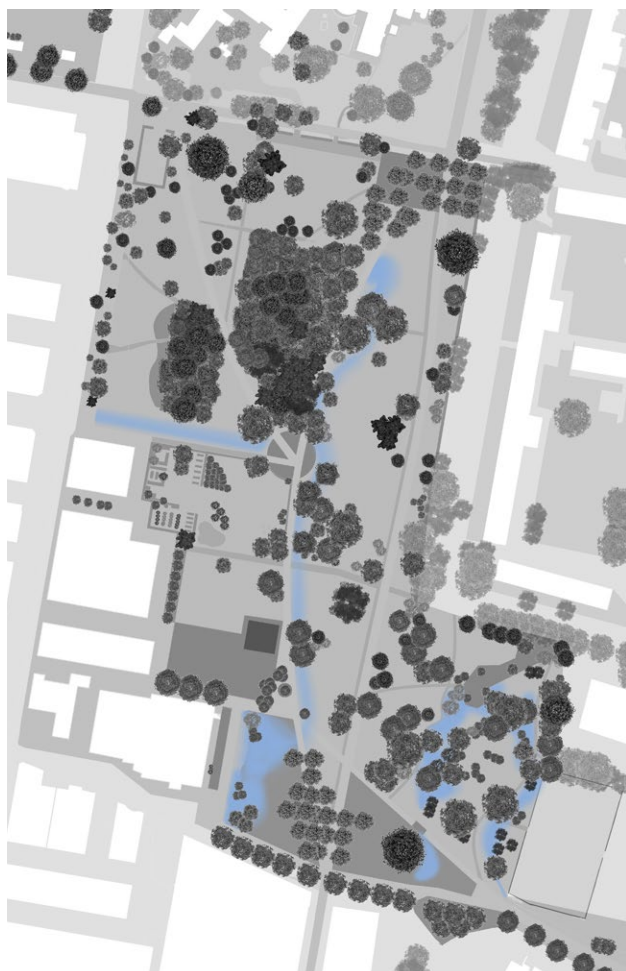
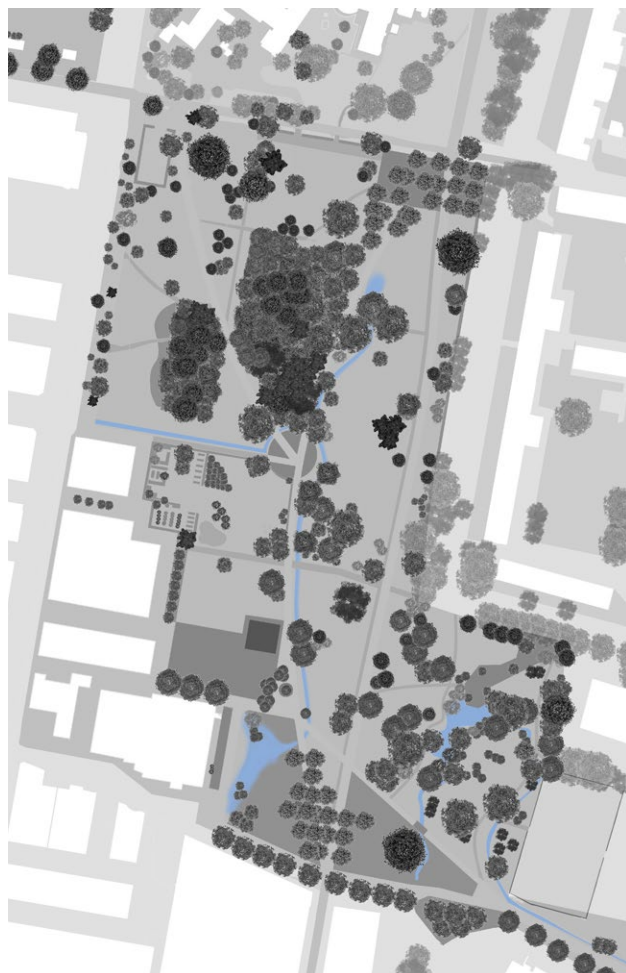
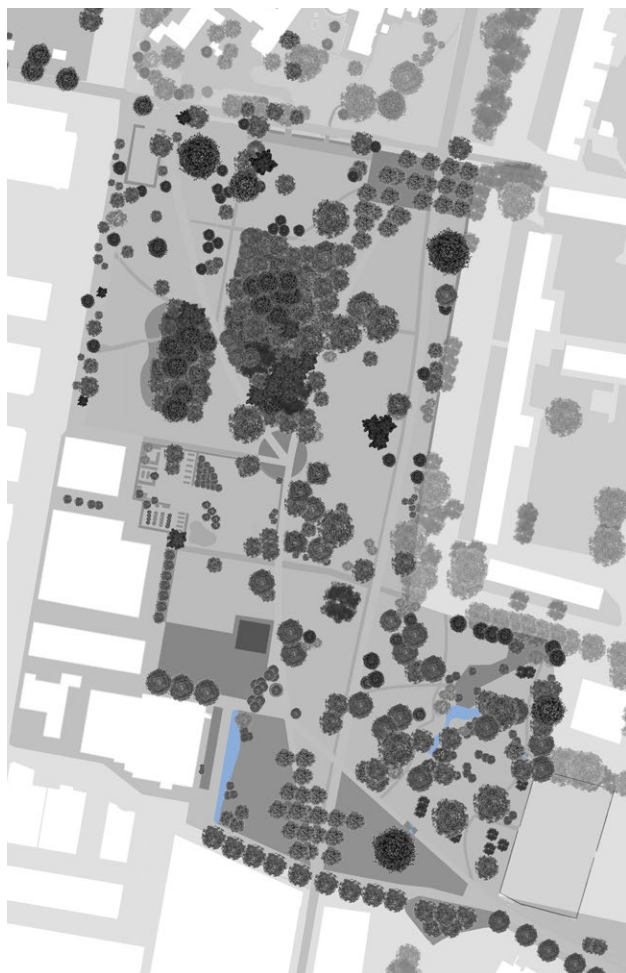




Illustration baserad på karta från Malmö stadsbyggnadskontor på skyfallet 2014 med den nya parkens utsnitt



Nya vattenriktningar i (och delvis till) parken enligt ny utformning.





Enskifteshagen

Annelundsskolan

Rosengårds
tågstation

Skog

Sophialunden

Äng

Klippt
gräsyta

Klippt
gräsyta

Låg häck
med
öppningar

Törnrosen

Norra Grängesbergsgatan

Gemensamhetsodling

Lekplats

Picknickytör

Tälldunge

Stora samlingsplatsen

Scen

Entre med
torgyta

Regnbädd
med
ängskaraktär

Damm

Entréytä

Hårds väg

Värner Rydénsskolan

Äng

Persborgs
tågstation

Rosengårds-
fältet

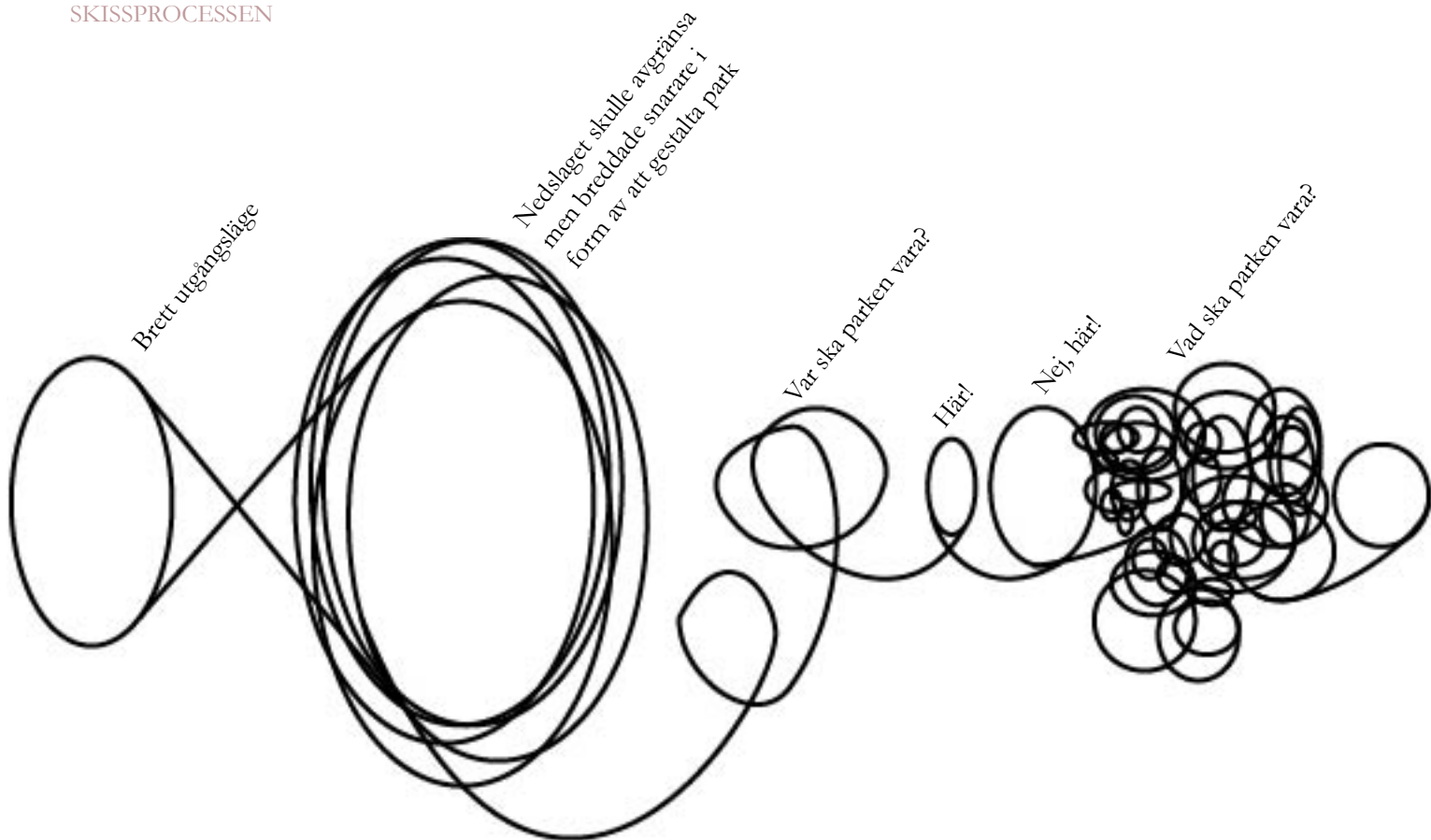
SOPHIALUNDEN

SITUATIONSPLAN
1:2000 (A4) N↑

“Design thinking is an iterative business”

- Andrea Kahn, Form- och designcenter 2017-10-26





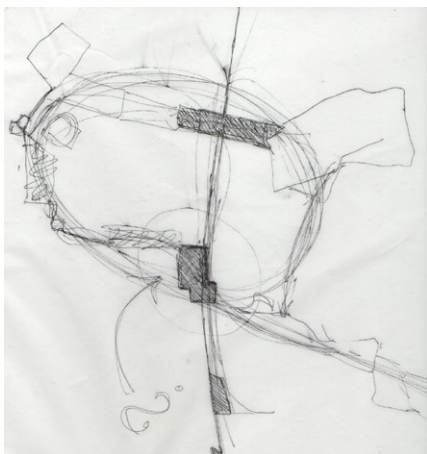
Vår enda utgångspunkt när vi påbörjade vårt arbete var egentligen att vi ville jobba med grönstruktur och vegetation, samt att vi ville göra det i relation till Swecos förslag om en nedgrävning av Kontinentalbanan (alltså i ett förtätningssammanhang).

Vi hade sett på valet av Kontinentalbanan som en avgränsning men vi förstod snabbt att sex kilometer tågräls inte var att leka med. Vi läste på om Malmös utvecklingsplaner för området parallellt med att vi kartlade platsen och cyklade runt på alla områden som låg intill tågwallen, och lite till på tvären på de platser där vi upptäckte något av intresse.

Med hjälp av Malmös översiktsplan identifierade vi tre huvudskliga platser av intresse, "kyrkogårdsstråket", alltså den saknande pusselbiten mellan Pauli kyrkogårdarna och Östra kyrkogården (mellan Agneslundsvägen och Sorgenfrivägen och vidare genom Emilstorp), Rosengårdsstråket (alltså pusselbiten vi valde att jobba med närmre) samt Fosie, med möjlighet att koppla ihop Malmös framtida botaniska trädgård med de öppna fälten mitt i Fosie industriområde.

Till höger visas några exempel på det skissarbete vi gjort för att lära känna området omkring och längs Kontinentalbanan och försök till att identifiera intressanta platser vi eventuellt skulle kunna jobba vidare med. Vid det här laget visste vi fortfarande inte vilket upplägg vi skulle ha på arbetet eller hur många platser vi skulle titta närmare på.





Möjligheten att knyta samman de två viktigaste grönstråken (som "korsar" Kontinentalbanan) i centrala Malmö gjorde att vår idé till en cirkulär rörelse växte fram. För att avgränsa arbetet bestämde vi oss för att fokusera på den ena av kopplingarna, den mellan Enskifteshagen och Rosengårdsfältet. Här såg vi möjligheten till att ta fram ett förslag där grönstrukturen fick vara med som ett styrande element redan från början i utformningsprocessen. Vi läste på om regnbäddar och träd i gata, skelettjordar och upphöjda planteringar. Vi läste mängder om gröna tak och möjligheten till vertikal grönska för att hitta strategier för hur vi skulle kunna skapa gröna stadsrum på smala gator och samtidigt behålla de ekologiska värdena. Vi försökte förstå storleken på hus och vilken typ av bostäder som saknades i området och spenderade mycket tid på att försöka lista ut hur vi kunde låta bli att lägga så mycket tid på husen i vårt förtätningsarbete eftersom vi är landskapsarkitekter och uttryckligen hade sagt att vi ville fokusera på växtlighet. Gång på gång konstaterade vi att husen präglar utrymmet och sätter förutsättningarna för grönstrukturen vilket gjorde att vi inte enkelt kunde slå oss fria från huskritan trots att vi ville utgå ifrån och fokusera på grönstrukturen.

Vår idé blev att koppla samman Gullängen, Enskifteshagen och Rosengårdsfältet och vi ritade på ett kraftigt parkstråk som gick rakt igenom Sofielunds industriområde, genom Pågens tomt. I takt med att våra kunskaper om området ökade och andra faktorer prioriterades, krympte vårt parkstråk några meter i taget. Handledningen efter denna process utgör den största vändpunkten i vårt arbete. Idén var att visa på ett förslag med fokus på grönstrukturen som återigen hade kommit i andra hand. Vi hade också flyttat oss långt från Kontinentalbanan utan att det egentligen var vår avsikt. Här visade sig en av landskapsarkitektens svåraste uppgifter, nämligen att balansera alla intressen och behov som finns på en plats för bästa möjliga slutresultat och faktiskt värdera de starka värden som grönstrukturen besitter så högt som den förtjänar. Samtidigt som vi genom förändringar tar bort en del värden så är det en del av vårt jobb att hitta den bästa lösningen där motsvarande och nya värden skapas.

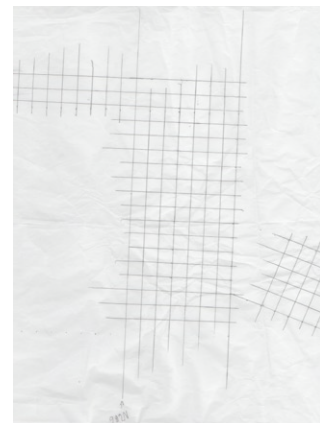
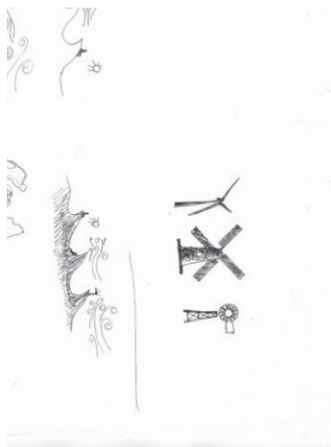
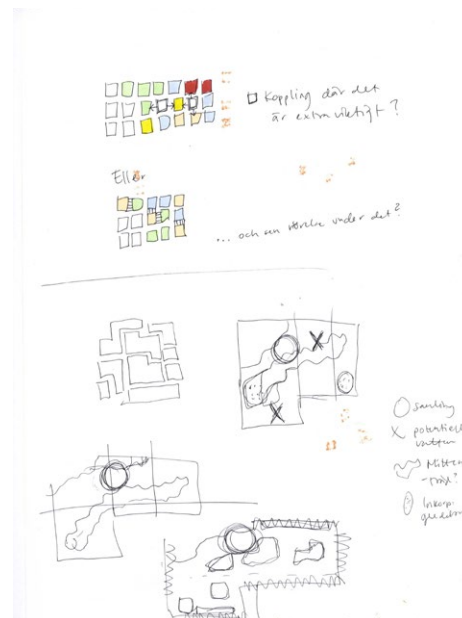
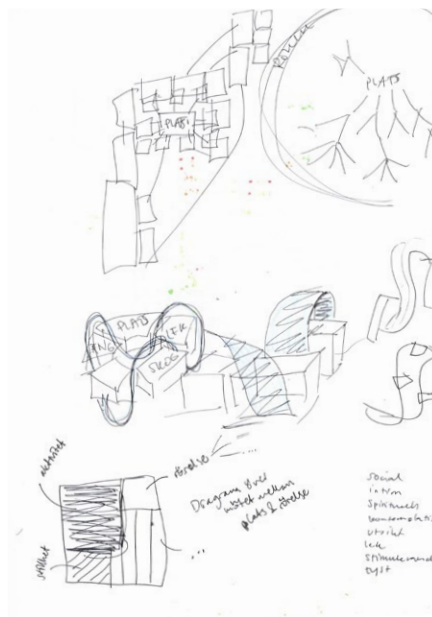


Vi hade analyserat platsen och situationen och ville att platsen vi skapade skulle utvecklas (storleks- och formmässigt) för att fylla behoven och möta kriterierna:

- » en plats för vistelse och rekreation för alla omkringliggande områdens invånare
- » erbjuda en vardaglig naturupplevelse "på vägen"
- » innehålla ett växtmaterial som bidrar med estetiska och rekreativa värden och som gynnar pollinerande insekter såväl som häckande fåglar
- » genom vegetation, permeabla markytor och topografi bidra med positiva effekter på det urbana klimatet och vattenhantering

Men vilken var den bästa platsen och hur stort område skulle krävas? Vi identifierade efter många om och men området för Sophialunden.

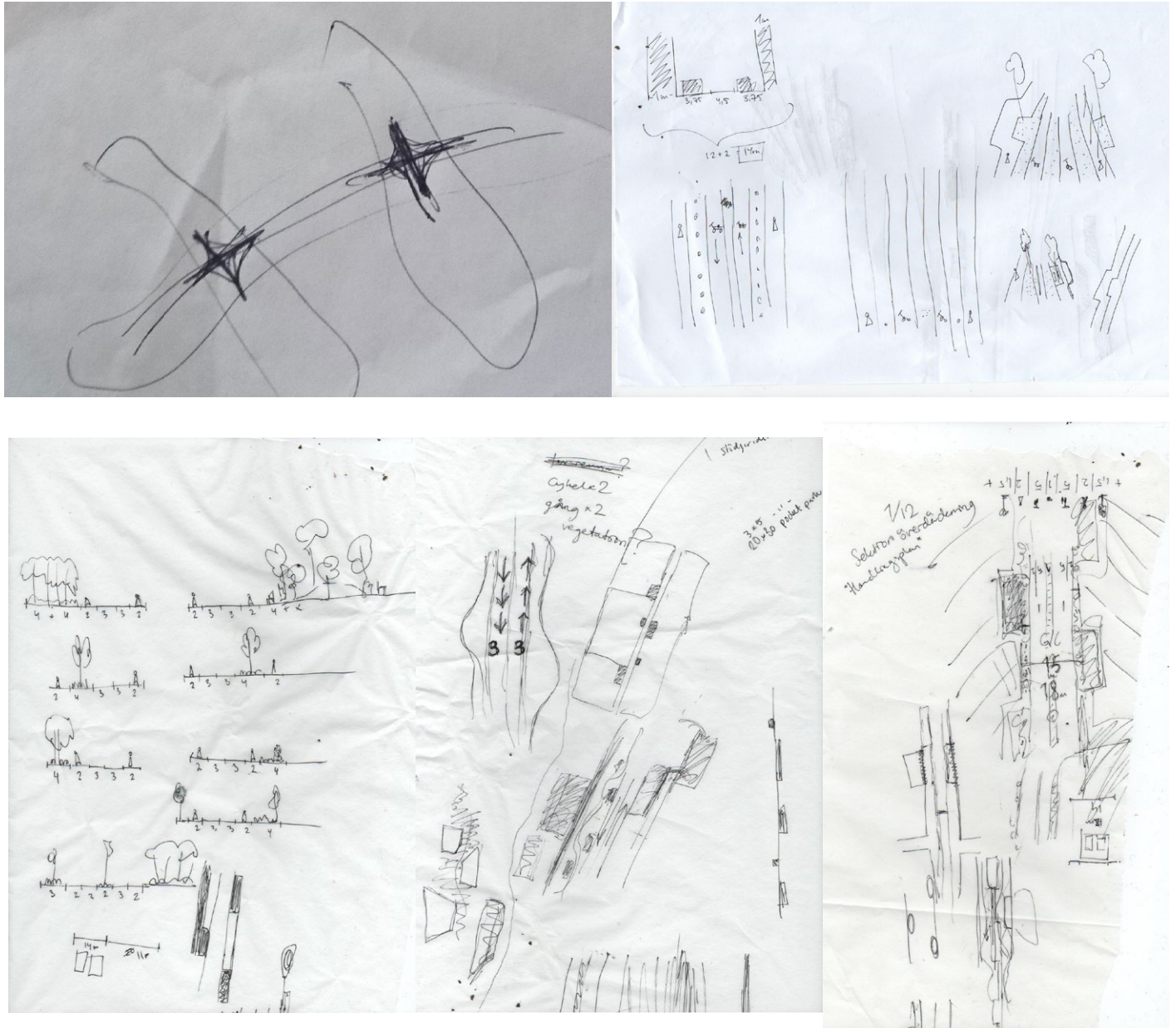




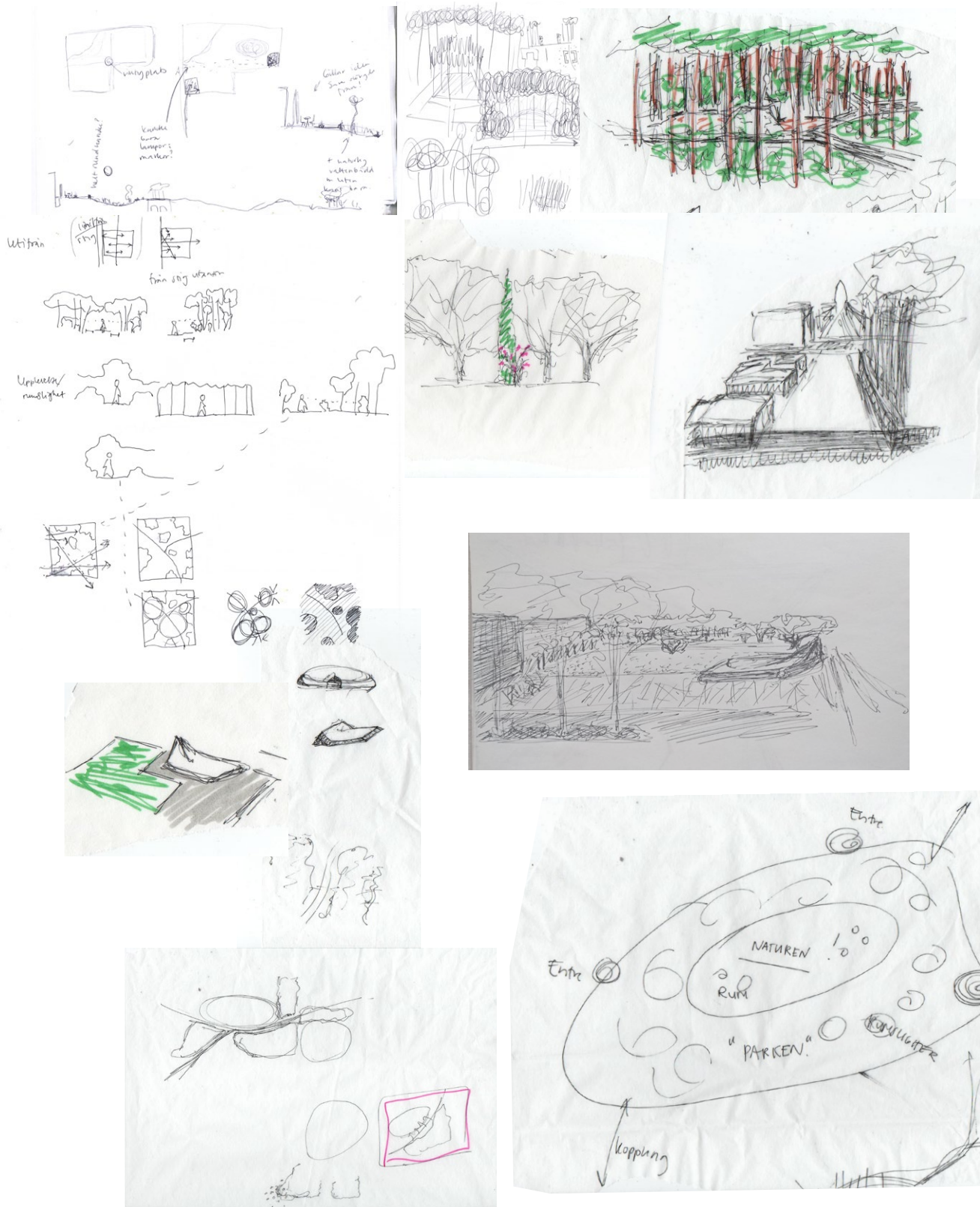
Vi påbörjade en intensiv skissfas. “Ett myllrigt rutnät” blev en ledande inspiration funnen i mötet mellan Norra Grängesbergsgatan och Rosengård, och slitningen mellan plats och rörelse en av våra största utmaningar. Det var en utmaning att hitta “platsen” i relation till att vi definierat parken som en koppling och därmed uppvärderat rörelsen. I sökandet efter platsen och vad den egentligen är, hamnade vi i någon slags additiv gestaltning där vi tog lite för mycket inspiration från andra platser och blev igen tvungna att backa flera steg för att förstå vad vi gjorde. Den bakomliggande idén stannade dock kvar hos oss även i det fortsatta arbetet.



Tjocka pennan åkte återigen fram och idén om vårt vegetationsdiagram som bas för gestaltningen växte fram. Vid det här laget var vi väl införstådda med området och vad vi ville åstadkomma på platsen, nu handlade det inte längre om vad eller var, utan hur.



Våra idéer för överdäckningen och parken som koppling fanns kvar sedan länge och fungerade nu som inspiration och påminde oss om vår initiala intention och vision, och skulle fungera som ledstjärna och fokus i arbetet som följde.



Nu hade gestaltningsprocessen återigen fått fart och rullade på i en trasslig, kreativ och dynamisk process. Principiella skisser blandades med tekniska och konceptuella, perspektiv och sektioner och parken växte sakta men säkert fram.

Om samarbete

En stor del av att skriva examensarbete tillsammans med någon annan handlar om att få kommunikationen att fungera, både vad gäller intentioner och idéer för själva arbetet, men också vad gäller personliga gränser och preferenser, att hitta balansen för just den här enheten (som man utgör i ett samarbete). Vi visste från början att våra arbetsprocesser brukar se annorlunda ut och att vi har olika sätt att arbeta på och har aktivt försökt utnyttja detta för att kunna lära oss av varandra. Till vår förvåning låg vår kommunikationsstyrka på ett abstrakt plan, snarare än på det mer logiska som vi förväntat oss. Detta har varit mycket användbart i utveckling av koncept och idéer och det har gjort det enkelt att få igång och upprätthålla komplexa diskussioner som fört oss djupare in i våra ämnen. Det har också lett till att vi använt andra medel, som till exempel musikreferenser eller konst för att få fram vår poäng och högen med oläsliga skisser är av samma anledning rejäl. I de mer basala ställningstagandena har vi kämpat en del men allteftersom har vi lärt oss att vi förstå varandra. Dessutom har vi med tiden blivit bra på att sortera ut onödiga diskussioner innan de tagit upp för mycket tid.

Efter en lång process och ett intensivt arbete har vi lärt känna både varandra och oss själva mycket bättre än vi gjorde innan vi började. Vi är båda personer med önskan att inte vara till besvär och anstränger oss gärna för att hålla god stämning. Trots detta var vi båda lite nervösa inför det stora arbete vi skulle genomföra tillsammans och hade därför satt upp en del strategier från början för att vi som vänner och kollegor skulle klara oss hela vägen. Dels pratade vi om att vi borde ha ett öppet diskussionsklimat och direkt säga vad vi tänkte och vad vi kände, dels satte vi upp en punkt på veckomötet som hanterade både vårt mående och en utvärdering av vårt samarbete. Den stora satsningen på detta inför arbetet är förmodligen en av anledningarna till att vi lärt oss så mycket av att jobba ihop. Våra diskussioner om processen har genomgående kopplats samman med vårt samarbete, samt våra individuella styrkor och svagheter vilket också gjort att vi kunnat hjälpa varandra (och oss själva) att bli bättre, både som arbetskamrater och på själva arbetet.

Om vi inte haft så många knutar längs vägen gällande val av plats och utformande av vårt nedslag så hade vi inte lagt lika mycket tid på att försöka förstå var i processen knutarna uppstod och varför. Såhär i efterhand är vi tacksamma för att vi fick möjligheten till lärdomarna vi fick, och är överens om att examensarbetet har varit den mest lärorika kursen i relation till arbetsprocessen på utbildningen.

Metod

De olika metoderna vi har använt utgör sammantaget vår designprocess. Processen har varit dynamisk och inneburit omtag samt krävt förmågan att kunna bromsa och gasa i rätt läge, att tänka både långsamt och snabbt samt problem och lösning, samtidigt. Även om vi har arbetat i ett prövande och omprövande sammanhang har det funnits en övergripande tidslinje som legat till grund för utvecklingen av arbetet. Det inledande arbetet vi utförde genom inventering, analyser och studier av litteratur gav oss en plattform att ta avstamp ifrån gällande vidare arbete med programmen som bas för gestaltningen. Allteftersom gestaltningen har utvecklats har vi eftersökt ytterligare kunskap kring både platsen, andra relevanta platser och de ämnen som vi berört som i sin tur har utvecklat gestaltningen vidare samt krävt att vi backat och tänkt om, och därmed har idén utvecklats ytterligare ett steg. Många gånger har steget att backa lett till den största utvecklingen. Processen har inneburit ett undersökande av Malmös grönstruktur i relation till att en överdäckning av Kontinentalbanan skulle ske, och lett till ett resultat som bygger på vegetationen som stadsbyggnadselement och som möter de behov vi identifierat, i enlighet med vårt syfte. Arbetet fokuserar på den urbana grönstrukturen i ett förtätningsammanhang. Begreppet grönstruktur är brett, likaså ämnet kring växtlighetens kvaliteter i ett urbant sammanhang och såhär i efterhand hade en mer utförlig teoretisk undersökning kring begreppet grönstruktur i urbana sammanhang kunnat vara givande. Med kunskap om olika teorier kring den urbana grönstrukturen hade vi möjligtvis kunnat koppla vår gestaltning till en specifik teori och därmed ge mer tyngd åt förslaget. Med en starkare teoretisk utgångspunkt skulle vår kommunikation kunna förtydligas i den mening att vårt subjektiva uttryck i viss mån skulle kompletteras med en mer gedigen grund att kommunicera utifrån. Det kan dock finnas nackdelar med en sådan strategi också, då det är lätt att låta sig låsas av enskilda teoriers begränsningar, vilket är anledningen till att vi valde bort arbetssättet från början. Med det sagt hade vi inte varit tvungna att köpa en teori rakt av, utan hade kunnat använda den för att nå längre i formuleringen av vår egen idé och förhoppningsvis bidra till att vidareutveckla en för yrket gemensam kunskapsbas.

Inhämtning av information

Då vårt utgångsläge var brett och öppet krävdes en del tid åt att undersöka vilka aspekter som kändes mest relevanta att ta fasta på. Den bakgrund som presenteras i arbetet reflekterar den grundläggande förståelsen som vi utvecklade i ett tidigt skede kring den urbana grönstrukturen generellt och baseras främst på boken "Urban Ecology - Science of Cities" av Richard T. T. Forman och samlingsverket "Urban biodiversity and design", Müller, N., Werner, P., Kelcey J. (red) tillsammans med Malmö stads översiktsplan och grönplan. Vi hade även mycket nytta av Stadsbyggnadskontorets "Rosengård!", Fastighetsägare Sofielunds hemsida <https://fastighetsagaresofielund.se/> och möten med Kwame Moore (ägare till EROOM och medlem i Fastighetsägare Sofielund) och med Christer Larsson (Stadsbyggnadsdirektör, Malmö) i processen att lära känna området kring vårt nedslag. "Stadens möjligheter - platser och stråk" av T. Wikström och L. Olsson har varit en inspiration på ett mer filosofiskt plan och tidigt i processen sporrat diskussioner om vad vi vill skapa, vad vi har ansvar som gestaltare och hur vi kan balansera platserna i relation till rörelserna i området.

Det mål vi satte upp för arbetet har inneburit gestaltning i två olika sammanhang vilket krävde en bredd på de sökord som vi använde. I relation till Kontinentalbanan var en viktig insikt värdet av järnvägsmiljöer i staden. Vi ville även förstå mer om förutsättningarna för att bygga ovanpå överdäckningen, både vad gäller belastning och växtlighet, men

utan att fördjupa oss i frågor om konstruktion. Litteratur kring anläggning av vegetation på överdäckningar har varit en utmaning att hitta. Vi har sett flera exempel på parker som har anlagts på överdäckningar vilket bekräftar att det är möjligt men vår sökning efter forskning som kan vägleda dimensionering av växtbäddar har inte varit lika framgångsrik. Vi valde därför att använda oss av en nyligen utgiven handbok för anläggning av gröna tak för att dimensionera våra växtbäddar. Spånar vi fritt kan vi egentligen tänka oss att en överdäckning dimensioneras i enlighet med den planerade belastningen och i relation till kontexten, i synnerhet eftersom överdäckningar sker i samband med stora stadsomvandlingsprojekt. Därför skulle vi förmodligen kunnat utgå från att överdäckningen skulle kunna tåla tyngre belastning men har ändå valt att utgå från gröna tak-handboken för att grunda vårt förslag.

Den litterära studien gav även värdefull kunskap för att utveckla programmet för Sophialunden. Här ligger fokus på den del av syftet som relaterar till ekosystemtjänster och hur växtligheten kan möta de behov som vi människor har i ett urbant sammanhang. I relation till de växtförslag som vi har lagt fram för vissa delar av Sophialunden har "Träd i urbana landskap" av Henrik Sjöman och Johan Slagstedt utgjort den främsta källan, kompletterat med information från olika plantskolor såsom Tönnersjö, Essunga och Stångby. Vi har även studerat litteratur som vi inte refererar till i text men som har präglat diskussioner och därmed gestaltningen. Som exempel kan nämnas "The Vanguard Landscapes and Gardens of Martha Schwartz" av Martha Schwartz och Tim Richardson och "Platser" av Thorbjörn Andersson.

Inventering och analys

I syfte att utveckla en förståelse för förutsättningar och kontext som både Kontinentalbanan och Sophialunden befinner sig i har vi utfört inventering och analyser. Inventeringen längs Kontinentalbanan handlade mycket om att förstå vilka kvarter som omger järnvägen och vilka delar av staden som skulle kopplas samman vid en överdäckning. Förutsättningarna för själva ytan av överdäckningen och därmed platsen för strategin skulle förändras helt i och med nedgrävningen, därför har vi inte kunnat finna oss fysiskt på det område som vi gestaltar. Vallen och plank hindrade oss från att få visuell kontakt med det som fanns på andra sidan vilket försvårade arbetet och gav oss en bra inblick i problematiken kring vallen som barriär och segregrande stadselement. Inventeringen av Kontinentalbanan utgjorde en viktig del för att besvara den del av frågeställningen som berör var längs överdäckningen grönstrukturen bör få företräde vid en förtätning. På cykel tog vi oss runt och undersökte de grönstråk som enligt Malmös översiktsplan korsar Kontinentalbanan. Denna undersökning ledde fram till valet att föreslå en gestaltning i relation till Rosengårdsstråket.

Inte heller platsen för Sophialunden har vi haft möjlighet att besöka då området idag är omslutet av staket som förhindrar att besökare tar sig in. Hade vi kunnat finna oss fysiskt på platsen och stå, gå, känna, titta och lukta med chansen att upptäcka kvalitativa och mindre kvalitativa aspekter hade vi kunnat utföra en mer platsspecifik gestaltning. Istället gav inventering och analys kunskap om platsernas sammanhang som har väglett gestaltningen. Norra Grängesbergsgatans folkliv och atmosfär har vi värderat högt och haft som ambition att föra in i Sophialunden. Även inventeringen av Rosengårdsfältet och Enskifteshagen har haft stor betydelse för utformningen då vi har värderat vikten av att dessa tre delar upplevs som en stor park, Östra parken. De strukturer som finns i de befintliga parkdelarna har därför varit viktiga och vi har arbetat med att förstå vilka som präglar identiteten på platsen, vilka som fungerar bra respektive sämre och vad som skulle kunna passa i Sophialunden.

Skissande dialog

Ett arbetssätt som har haft stor betydelse för oss har varit den dialog som vi har utfört med våra pennor. Detta är anledningen till att vi under diskussionsintensiva och sökande delar av arbetet suttit mestadels tillsammans, då skissandet underlättat otroligt mycket i kommunikationen oss emellan. Vi har även skissat på plats i olika parker då vi med block i handen och Eniros kartor i telefonen försökte översätta det vi upplevde till plan. Hur upplevs en 30 m bred trädgräns? Vilken mängd buskage känns behaglig, och var? Hur kan upplevelsen av att befinna sig inuti en park, som i en egen värld, skapas? Och hur göra det utan att skapa en inne-/utestängande effekt? Hur höga behöver väggar vara för att upplevas som stöd? Och framförallt, hur påverkar relationen mellan olika storlekar betydelse för upplevelsen? Studierna gav inte några exakta svar men viktiga reflektioner och diskussioner oss emellan. En slutsats som blev uppenbar var att vi har olika preferenser som är baserade på olika erfarenheter, en insikt som var givande i sig.

Skissandet har även hjälpt oss, var och en på sitt håll, i vår personliga dialog med parken och platserna vi undersökt. Ibland har det varit hjälpsamt att skissa på varsitt håll och sedan prata ihop oss utifrån skisserna i efterhand för att både få ha vår egen process och sedan ha en visuell hjälp i vår verbala kommunikation.

Resultat

Resultatet av detta arbete utgörs av ett gestaltungs-förslag i två delar, det ena på en strategisk nivå, det andra på en specifik plats. Det senare kan betraktas som ett exempel dels på hur en ny stor stadspark kan göras, dels på hur vegetationen kan utgöra en stomme för stadsomvandling samt för utformningen av en park. Tillsammans utgör de båda delarna en vision för ett Malmö utan Kontinentalbanan som skär genom staden. Det utgör också en vision för hur grönstrukturen i relation till Kontinentalbanan kan utvecklas i och med en överdäckning vilket kan fungera som ett diskussionsunderlag i planeringen av förtätningen av området i fråga. Visionen i sig reflekterar våra hopp och önskningar, vad vi har läst och värderat i landskapet som i sig baseras dels på kunskaperna vi inhämtat under examensarbetet, dels på våra år som studenter på Landskapsarkitekturprogrammet på SLU i Alnarp. Ögat är aldrig neutralt och vårt arbete är ett resultat av det som vi har sett när vi undersökt och definierat de platser vi arbetar med.

Vi frågade oss vilka nya förutsättningar för grönstrukturen en överdäckning av Kontinentalbanan kan innebära och vårt förslag är den långsträckt gröna kopplingen som går längs hela överdäckningen och ersätter tågvallens ekologiskt värdefulla vegetation, samt de gröna kopplingar vi föreslår i korsande grönstråk. Överdäckningen ger även chansen att utnyttja den geometri som järnvägen ger till en cykelrörelse, en lång, sammanhållen sträcka där den snabba rörelsen redan från början utgör essensen. Malmö är redan långt fram i utvecklingen som cykelstad och med ett snabbcykelstråk genom staden skulle den identiteten kunna stärkas ännu mer. Baserat på "Urban Ecology - Science of Cities" och "Urban biodiversity and design" som poängterar järnvägens värde för den urbana grönstrukturen fick vi idén om de två olika vegetationstypologierna som sträcker sig längs med överdäckningen.

Vi frågade oss även på vilka platser det är viktigt att grönstrukturen får företräde i förtätningen längs Kontinentalbanan. I arbetet med att identifiera dessa nyckelplatser analyserade vi de korsande rörelserna, både under våra cykelturer kring Kontinentalbanan och genom översiktsplanens utmarkerade grönstråk. Det arbetet resulterade i visionen som kopplar ihop och skapar förutsättningar för en större cirkulär rörelse längs grönstråk i centrala Malmö. Två nyckelplatser längs Kontinentalbanan identifierades, dels det område som ligger mellan Malmös kyrkogårdar, dels Sophialunden.

Vidare frågade vi oss hur en plats där grönstrukturen ska få företräde längs förtätningen av Kontinentalbanan kan gestaltas. För att svara på den delen av frågeställningen valde vi en av de nyckelplatser vi identifierat och arbetade vidare med det. Genom inventeringar, analyser och litteraturstudier tog vi fram ett program som säger att Sophialunden ska:

- » vara en plats för vistelse och rekreation
- » erbjuda en vardaglig naturupplevelse "på vägen"
- » innehålla ett växtmaterial som bidrar med estetiska och rekreativa värden och som gynnar pollinerande insekter såväl som häckande fåglar
- » genom vegetation, permeabla markytor och topografi bidra med positiva effekter på det urbana klimatet och vattenhantering

Vi har arbetat med en gestaltning som utgår från vegetationen som byggnadsmaterial. Detta innebär att vår föreslagna gestaltning är flexibel vad gäller användning och funktioner samt

vidareutveckling i relation till medborgarnas önskemål på platsen. Baserat på studier av Enskifteshagen och Rosengårdsfältet har vi skapat rumslighet med hjälp av olika typologier. Rumsligheten varierar från större till mindre rum för att möta olika behov av vistelse och rekreation enligt första punkten på programmet. Enligt andra punkten har vi arbetat med Sophialunden som en "plats på vägen". Slitningen mellan plats och rörelse kommer av att Sophialunden är en park i ett grönstråk, eller parkstråk, och del av den större Östra parken. Mer specifikt innebär detta att besökaren ämnas få ta del av parkens olika kvaliteter som variation i karaktär och skala samt rumslighet under tiden hen rör sig genom parken och att platser finns att stanna på där platsen i sig blir starkare än flödet igenom den.

Vi har även arbetat med och gett förslag på själva växtmaterialet. Urvalet har gjorts med hänsyn dels till ståndortsanpassning, dels till vilka estetiska och ekologiska kvaliteter som växterna kan bidra med. Som nämnts har "Träd i urbana landskap" av Henrik Sjöman och Johan Slagstedt varit viktiga källor som lyfter vikten av att se till arters naturliga ståndort och de strategier de utvecklat för att hantera olika förutsättningar. Den sista punkten på programmet handlar om att Sophialunden ska bidra med positiva effekter på det urbana klimatet. För att uppfylla det har vi framförallt arbetat med vattenhantering i relation till topografin i parken eftersom översvämningar utgör ett stort problem på platsen idag. Vi har arbetat på ett principiellt stadium och föreställt oss olika mängd nederbörd och hur det skulle kunna tas om hand i parken. Här hade ytterligare kompetens krävts för en korrekt modellering. Vi har även arbetat med vegetation som beskuggar hårdgjorda ytor som ett sätt att bidra till minskningen av värmeöeffekten i staden och med växtlighet nära vägarna som kan hjälpa rena luften lokalt.

Vad gäller området vi avsatt för parken är vi medvetna om att det är en väl tilltagen area. Med anledning av den parkbrist som finns i omkringliggande bebyggelse idag, i kombination med den befolkningsökning som skulle ske i och med förtätning i området och behovet av en park samlad nog att utgöra en målpunkt och samlingsplats är detta ett medvetet ställningstagande från vår sida. Storleken på Sophialunden är vald för att rymma just funktionen som målpunkt och större samlingsplats. Den analys vi har gjort på parkens upptagningsområde är gjort utifrån grönmodellens riktvärden men vi ställer oss skeptiska till att ett grönområdes dragningskraft enbart sitter i storleken. Även om en stor park har möjligheten att rymma en större variation av miljöer och därmed locka fler säger det mindre om den faktiska kvalitén.

Grönstrukturen i staden är en förutsättning för stadens framtida välmående. Överdäckningen, den befintliga grönstrukturen samt möjligheten att utveckla industriområdet utgör en unik chans att skapa en park av den här storleken så pass centralt. Detta tack vare att det redan finns parker i området som möjliggör att ett tillägg på 7 ha skapar en ny central park på 16 ha. Förslaget skulle även göra området mer attraktivt, både för verksamheterna på Norra Grängesbergsgatan, befintliga bostadsområden och de nya som skulle komma att anläggas längs med överdäckningen.

Möjligheten finns att utveckla den här parken i nära samarbete med medborgarna i samband med den sociala satsningen som just nu sker i Amiralstaden, det skulle kunna bli Malmöbornas egen park, stor nog att möta alla behov på platsen, och stor nog att ge plats åt alla de olika grupper som faktiskt finns i området idag.

Vidare utveckling

Vi har inte under vårt arbete med varken överdäckningsstrategin eller parknedslaget gjort några ekonomiska kalkyler eller bekräftat att våra förslag har en teknisk genomförbarhet. En ekonomisk kalkyl för överdäckningen (i ett långtidsperspektiv som tar hänsyn till alla faktorer, både kostnader för själva byggnationen, men även för vinsterna som kan komma av nya rörelsemöjligheter och markpriser etc) är såklart nödvändig för att se att idén är rimlig just här. Detsamma gäller nedslaget (vinster och förluster av att använda en så stor yta till park, också detta i ett långt tidsperspektiv) då många av de åtgärder vi föreslår skulle kunna spara pengar varje år, men detta behöver som alltid ställas i relation till kostnaderna och konsekvenserna av att utnyttja marken på alternativa sätt. Vattenmängder vid skyfall och nya avrinningsområden som skulle skapas vid överdäckning behöver också sättas i relation till vårt förslag som sedan skulle behöva dimensioneras därefter. Samtidigt är vår utformning främst ett förslag på hur grönstrukturen utnyttjas på ett bra sätt i relation till den förtätning som överdäckningen skulle föra med sig. På detaljnivå är det ett mycket flexibelt förslag vilket gör det till ett bra underlag för diskussion med en tydlig vision, nämligen att utnyttja grönstrukturens inneboende kvaliteter för att främja ett hälsosamt liv för människor och djur samt för en frisk och resilient stad.

Vad gäller gestaltningen för överdäckningen har vi presenterat en övergripande lösning som skulle behöva fördjupas. Vi ser potentialen för den snabba cykelrörelsen och har visat på hur denna kan rymmas i den vegetation som vi har värderat som viktig. En vidareutveckling av förslaget kräver en mer genomarbetad idé för identiteten längs sträckan och de enskilda områdena längs med skulle behöva undersökas närmare. Dessutom skulle det vara viktigt att den vegetation vi föreslagit inte bidrar till en ny barriär, varken visuellt eller fysiskt, och därför måste den anpassas efter platsen. Öppningar i buskvegetationen, siktstråk och strategiskt placerade korsningar i relation till den nya bebyggelsen hade behövt utvecklas. En förutsättning för åtminstone korridoren av lignoser (som spridningskorridor) är att den är en relativt sammanhållen sträcka vilket i sig kan försvåra korsande rörelser, både vad gäller gångtrafikanter och korsande bilvägar. Gällande korsande biltrafik hade en lösning för mötet med cyklisterna på snabbcykelstråket också varit intressant att utveckla.

Gällande Sophiaparken är det framförallt en gestaltning i mer detaljerad skala som skulle vara intressant att utveckla såsom tillägg av ytterligare platsskapande element, materialval för de hårdgjorda ytorna, en utformning av lekplatsen och odlingslotterna, belysning och placering av sittplatser med mera. Vårt fokus har legat på växtmaterialet som byggnadsmaterial och stomme för parken. Det hade även krävts en större expertis kring vattenhantering som stöd i modellerandet av topografin. Vi har en intention och en idé men inte kompetensen att genomföra en genomarbetad lösning för dagvattenhantering i parken.

Reflektion

Rosengårdsfältet och Enskifteshagen är båda långsmala parker med långsgående cykelstråk. Sophialunden kopplar dessa samman i en diagonal och mycket viktig rörelse. Samtidigt har vi konstaterat att platser behövs och har talat mycket om vikten av att erbjuda besökaren lockelsen att stanna till och andas vilket vi anser vara ett behov som behöver fyllas, likväl som en plats att mötas och umgås på. Sophialundens funktion som både koppling och målpunkt ledde till att vi tampats med slitningen mellan plats och rörelse.

Initialt i vår process läste vi "Stadens möjligheter - platser och stråk" av T. Wikström och L. Olsson som diskuterar skillnaden mellan rum och plats, och plats i relation till rörelse och stråk vilket präglat vår diskussion och bidragit till både djupare förståelse för fenomenen men även förmodligen bidragit till att denna slitningen blev en så stor utmaning. Vi har velat gestalta för rörelsen som går genom parken och för platser att stanna på. När dessa behöver finnas på samma plats uppstår en friktion och det krävs en balans i hur de förhåller sig till varandra som inte är helt lätt att ta på. Rörelsen kan ses som grundläggande för människans förhållande till rummet då rörelsen tillgängliggör rummet samtidigt som stråket skulle kunna ses som en serie kopplade rum så på något vis känns det som att slitningen finns redan i begreppen.

Samtidigt som det verkar som att plats och rörelse är beroende av varandra står de i konflikt då rörelsen genom en plats kan vara störande och en plats gestaltad för rörelse kan vara svår att stanna till vid, eller oattraktiv att vara på. En trygg plats är en plats där det finns och rör sig människor, vilket adderat ännu ett lager av förvirring i försöket att hitta balansen i relationen mellan de båda typologierna. På ett mer konkret och direkt landskapsarkitektoniskt plan skulle detta förhållande kunna undersökas i relation till människans preferenser och användning av faktiska platser. Detta är relevant för Sophialunden som i sig utgör en koppling men även i den mindre skalan och för landskapsarkitekturen i stort.

Under arbetet har vi stött på ytterligare några punkter som vi anser vara relevanta inte bara för utvecklingen av vårt förslag utan även för professionen som sådan. En landskapsarkitekts uppgift innebär ofta att balansera olika intressen och den balansen är mycket komplex. (Att sätta sig in i omständigheterna kring en plats kräver dessutom mycket tid, men tid är dyrt och prioriteras ofta bort där det "inte är nödvändigt"). Vi är utbildade att vara medvetna om de olika faktorerna som påverkar designen av en plats i både stort och smått, samt konsekvenserna av olika beslut som tas, men samtidigt är intressena utifrån ofta många, och att prioritera vad som är viktigt och framför allt, mindre viktigt, är mycket svårt. Olika landskapsarkitekter kommer att ta olika beslut beroende på deras subjektiva preferens och intresse. Det kunde vara spännande att utvärdera resultat på projekt där ensamma individer tagit dessa beslut i relation till tillfällena där det funnits formella riktlinjer att förhålla sig till jämfört med gånger då grupper haft möjlighet att sitta och diskutera möjliga förslag med människor som har kopplingar till platserna i fråga. Detta skulle i sin tur kunna jämföras med liknande projekt där landskapsarkitekter kanske inte varit inblandade i besluten för att förstå

landskapsarkitektens faktiska roll och samhällets prioriteringar. Vi upplever att de värden som går att göra kostnads kalkyler på tenderar att ta mer plats än "mjuka" värden som t.ex. sociala, rekreativa eller ekologiska. Vi var medvetna om att det skulle vara en utmaning att prioritera grönstrukturen i vårt arbete men trots den insikten fastnade vi i att rita kvartersstrukturer och att skissa på hushöjder. I många projekt är det byggnadsstrukturer som sätter förutsättningar för övriga stadselement och vi ville göra tvärtom och låta grönstrukturen komma först. Det visade sig vara väldigt svårt, vilket lett till diskussioner oss emellan där vi konstaterat att vi redan under utbildningen anpassat våra förslag efter byggnader. Självklart är byggnader viktiga och mycket effektiva som rumsskapande element i staden, men frågan är om samhällets prioriteringar sätter en alltför stark prägel på rollen som landskapsarkitekt och viktiga faktorer som traditionellt varit nära sammankopplade med landskapsarkitektur rationaliseras bort och glöms. I denna kontexten är vårt arbete intressant som diskussionsunderlag.

Med urbaniseringen kommer utmaningen att få in mycket och många på en begränsad yta. Många före oss har påpekat vikten av att gröna miljöer ska integreras i de täta städer som byggs. Vi ser hur överdäckningar av infrastruktur och en strategisk utveckling av befintlig grönstruktur kan maximera utrymmet i staden och därmed öka chanserna för en urban livsmiljö med plats för parker och grönområden.

Vi såg chansen i att redan på ett så tidigt stadium som visionen för Kontinentalstaden befinner sig, komplettera med ett landskapsarkitektoniskt perspektiv och låta grönstrukturen utgöra stomme för en storskalig stadsomvandling. Vi har även förstått vikten av att redan nu öppna upp för en diskussion kring fördelar och nackdelar med en överdäckning då de projekt som nu planeras kan avgöra om en överdäckning blir möjlig eller ej. Amiralstaden är det tydligaste exemplet där den befintliga nivåskillnaden mellan Amiralsgatan och bostadskvarteren föreslås bebyggas med nya hus. Skulle denna lösning genomföras försvårar eller till och med förhindrar det möjligheten för att Kontinentalbanan grävs ner.

Att förvalta en stad och att därigenom förvalta en del av jorden kommer med ett stort ansvar. Vårt förslag är en investering i grönstrukturen och har ett egenvärde utanför ekonomiska kalkyler. Grönstrukturen blir starkare och mer resilient ju större dess sammanhang är och en fragmenterad grönstruktur kopplas med fördel ihop. Skulle förtätning i relation till en överdäckning av kontinentalbanan bli verklighet borde det vara en självklarhet att ta hänsyn till grönstrukturen i stort för att värna om de värden som finns och kan uppstå på platsen. Vårt förslag är ett försök att ta hänsyn till dessa värden och att visa på en möjlig lösning där grönstrukturen har en stark roll i förtätningen av Malmö.

"The battle for life on earth will be won or lost in urban areas"

(Executive Secretary of the Convention on Biological Diversity 2007, se Müller och Werner 2010 s. 6)

REFERENSLISTA

Böcker

Forman, R. T. T. (2014). *Urban Ecology - Science of Cities*. Cambridge: Cambridge University Press.

Fraser, M. (2013). *Design Research in Architecture - An Overview*. Surrey, England: Ashgate Publishing Limited.

Ignatieva, M. (2017). *En handbok. Alternativ till gräsmatta i Sverige från teori till praktik*. Uppsala: Repro/SLU.

Kaplan, R., and J.F. Talbot. (1988). *Ethnicity and Preference for Natural Settings: A Review and Recent Findings*. Landscape and Urban Planning vol. 15, p. 107-117.

Kahn, Peter H, Kellert, Stephen R. (2002). *Children and Nature: Psychological, sociocultural and evolutionary investigations*, Typesetter Ltd. Hongkong.

Kellert, Stephen R. (2005). *Building for Life: Designing and Understanding the Human-Nature Connection*, Washington, Island Press.

Louv, Richard. (2008). *Last Child in the Woods: Saving Our Children From Nature-Deficit Disorder*, New York, Workman Publishment Company Inc.

Moughtin, C., Shirley, P. (1996). *Urban Design - Green Dimensions*. Oxford, Great Britain: Architectural Press.

Sjöman, H., Slagstedt, J. (2015). *Träd i urbana landskap*. Valmiera, Lettland: Studentlitteratur AB, Lund.

Steg, L., van den Berg, A. E., de Groot, J. I.M. (2012). *Environmental psychology: History, scope and methods*, Wiley-Blackwell.

Wikström, T., Olsson, L. (2012). *Stadens möjligheter - platser och stråk*. Malmö: Region Skåne, TTTA-projektet samt Lunds kommun.

Samlingsverk (i böcker)

Müller, N., Werner, P. (2010) Urban biodiversity and convention on biological diversity. I: Müller, N., Werner, P., Kelcey J. (red), *Urban biodiversity and design*. West Sussex, UK: Blackwell Publishing Ltd, ss. 1-34.

Sasaki, H. (1950) Design Process. I: Swaffield, S (red), *Theory on Landscape Architecture - A Reader*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press, ss. 35-37.

Werner, P., Zahner, R. (2010) Urban patterns and biological diversity: A review. I: Müller, N., Werner, P., Kelcey J. (red), *Urban biodiversity and design*. West Sussex, UK: Blackwell Publishing Ltd, ss. 145-174.

Artiklar, rapporter och program

Beery, T & Jönsson, I. (2015) Betydelsen av att uppleva biologisk mångfald. *Biodiverse*, Nr 2.

Bolund, Per & Hunhammar, Sven. (1999) Ecosystem services in urban areas. *Ecological Economics*, vol. 29, 293-301.

Hedblom, M., Lindberg, F., Vogel, E., Wissman, J. & Ahrné, K. (2017) Estimating urban lawn cover in space and time: Case studies in three Swedish cities. *Urban Ecosystems*, vol. 20, ss. 1109–1119. <https://doi.org/10.1007/s11252-017-0658-1>

Gylje, S., Lennartsson, T. (2009) Infrastrukturens biotoper viktiga för jordbrukslandskapet biologiska mångfald. *Fakta jordbruk. Rön från Sveriges lantbruksuniversitet*, Nr 2.

Listerborn, C (2014) En samordnad, hållbar stadsutveckling. I: Listerborn, C., Grundström, K., Claesson, R., Delshammar, T., Johansson, M., Parker, P. (red.), *Strategier för att hela en delad stad - Samordnad stadsutveckling i Malmö*. Malmö: Holmbergs, ss -17.

Malmö stad. *Grönplan för Malmö 2003*. Malmö. 2003.

Malmö stad. *Framtidens kollektivtrafik i Malmö*, slutrapport. Malmö. 2008.

Malmö stad. *Naturvårdsplan för Malmö stad*, programdel. Malmö. 2012.

Malmö stad. *Översiktsplan för Malmö - planstrategi*. Malmö. 2014.

Malmö stad. *Områdesprogram för ett socialt hållbart Malmö*, slutrapport. Malmö. 2015.

Malmö stad. *Utställningsförslag för översyn av översiktsplan*. Malmö. 2017a.

Malmö stadsbyggnadskontor. *Rosengård! Strategier för hållbar utveckling i en stadsdel* (Dialog-pm 2008:1). 2008

Persson, L, Rabe, H., Schlyter O., (2013) *Järnvägsverkstäderna i Kirseberg med omnejd - underlag till fördjupad översiktsplan*. (Rapport 2013:019). Malmö: Malmö muséer Kulturarvsenheten.
https://malmo.se/download/18.7de6400c149d2490efb5f371/1491298472582/Rapport_2013_019_low.pdf

Petterson Skog et al. *Grönatakhandboken - växtbädd och vegetation*. 2017.

Stockholm stad. *Växtbäddar i Stockholm stad - en handbok 2017*. Stockholm. 2017.

Trafikverket. Samrådshandling E22 *Snabbcykelstråk*, Malmö-Lund. 2017.

United Nations. *New Urban Agenda*. 2016.

Elektroniska källor

Beck, Travis. *Principles of Ecological Landscape Design*, Island Press, 2013. ProQuest Ebook Central, <http://ebookcentral.proquest.com/lib/slub-ebooks/detail.action?docID=3317623>. Created from slub-ebooks [2018-01-18].

Malmö stad (2017b). *Urbana biotoper*. Tillgänglig: <http://malmo.se/Kommun--politik/Sa-arbetar-vi-med.../Hallbarhet/FNs-globala-mal-i-Malmo/Malmo-stads-miljoarbete/Natur-och-miljo/BiodiverCity/Urbana-biotoper.html> [2018-02-13]

Malmö stad (2018). *Persontrafik på Kontinentalbanan*. Tillgänglig: <https://malmo.se/Stadsplanering--trafik/Stadsplanering--visioner/Framtidens-kollektivtrafik/Persontrafik-pa-Kontinentalbanan.html> [2018-02-13]

BILDFÖRTECKNING

01. Millenium park. <http://www.landezine.com/index.php/2010/06/lurie-garden/>
© L. O. Bryan, M. Tomaras

02. Klyde Warren Park. <http://www.landezine.com/index.php/2014/11/klyde-warren-park-by-the-office-of-james-burnett/>
© Dillon Diers Photography

03. Olympic Sculpture Park. <http://www.landezine.com/index.php/2011/12/seattle-landscape-architecture/>
© Charles Anderson | Atelier ps

04. High Line. <http://www.landezine.com/index.php/2014/01/high-line-section-2-by-james-corner-field-operations/>
© Iwan Baan

05. Madrid RIO. <http://www.landezine.com/index.php/2011/04/madrid-rio-by-west8-urban-design-landscape-architecture/>
© West8

Övriga bilder, illustrationer, figurer, kollage och foton utan angiven upphovsperson är skapade av Sara Bauer och My Söderberg. På vissa bilder där upphovsman kan vara otydliga har vi förtydligat med ©SöderbergBauer

KONTINENTALSTADEN



ÖSTERVÄRN STATION

Nybyggnation längs tidigare
säkerhetsavstånd till spår

Start på överdäckning

Förnyelse/förtätning av
befintligt industriområde

ROSENGÅRD STATION
2 uppgångar

Förnyelse/förtätning av
befintligt industriområde

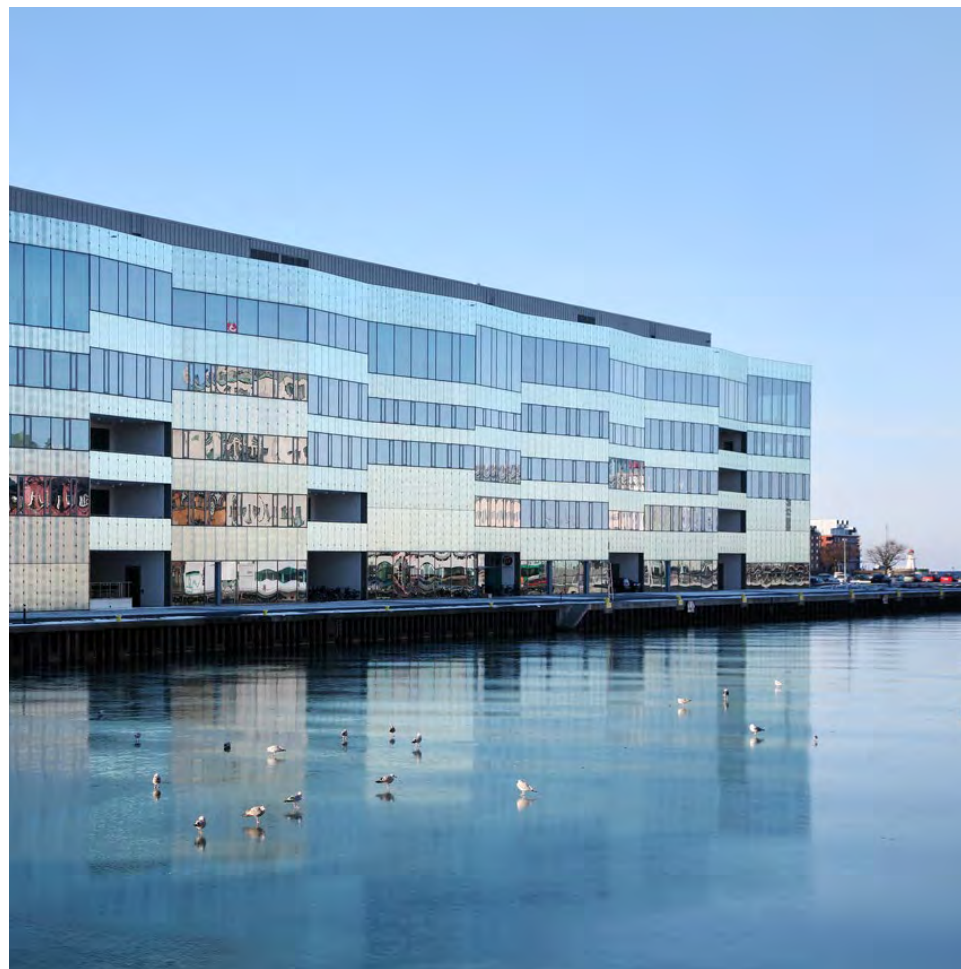
Amiralsstaden

Culture Casbah/ Törnrosen Tower

Rosengårdsstråket

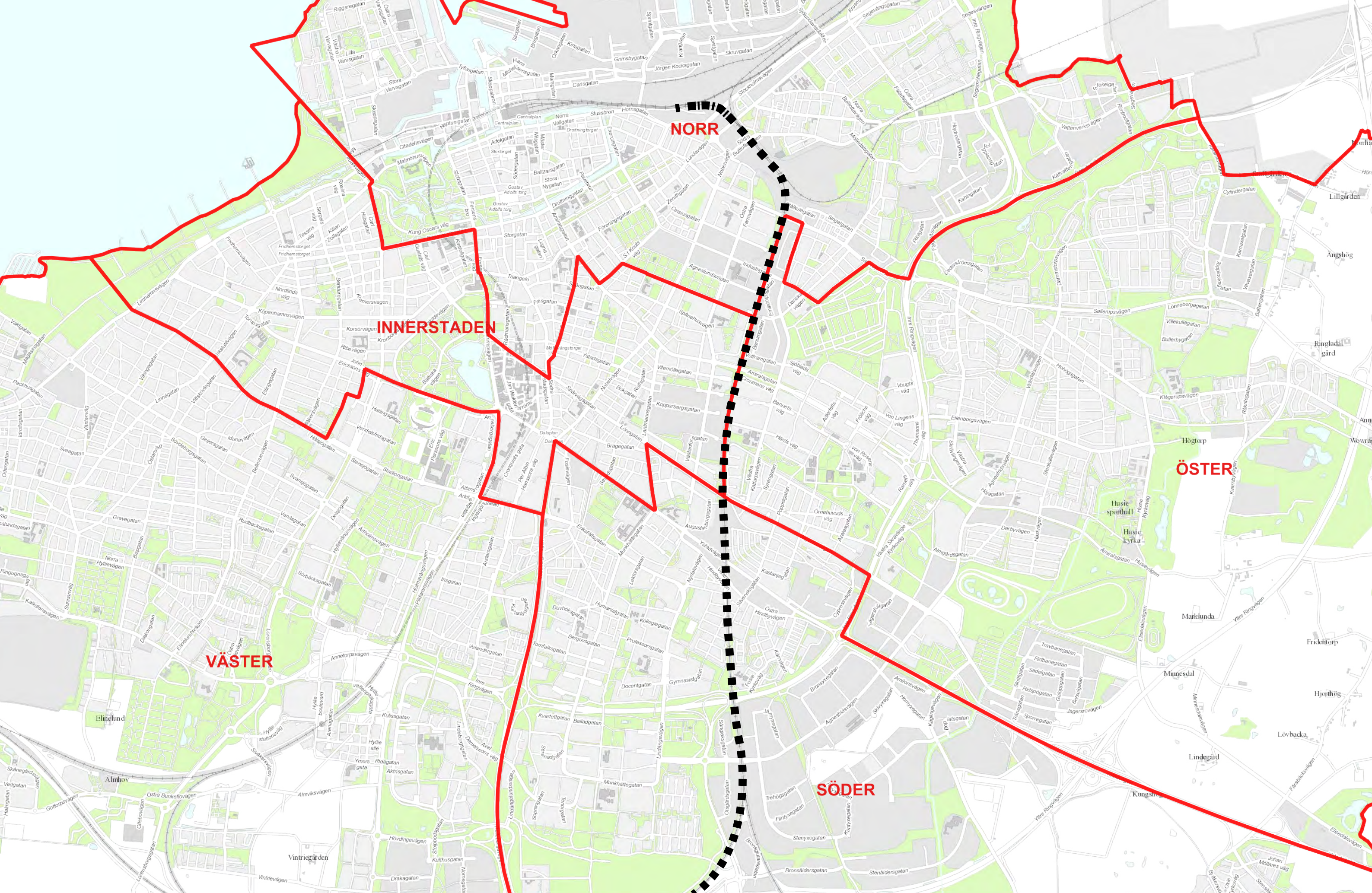
Nybyggnation längs tidigare
säkerhetsavstånd till spår

PERSBORG STATION

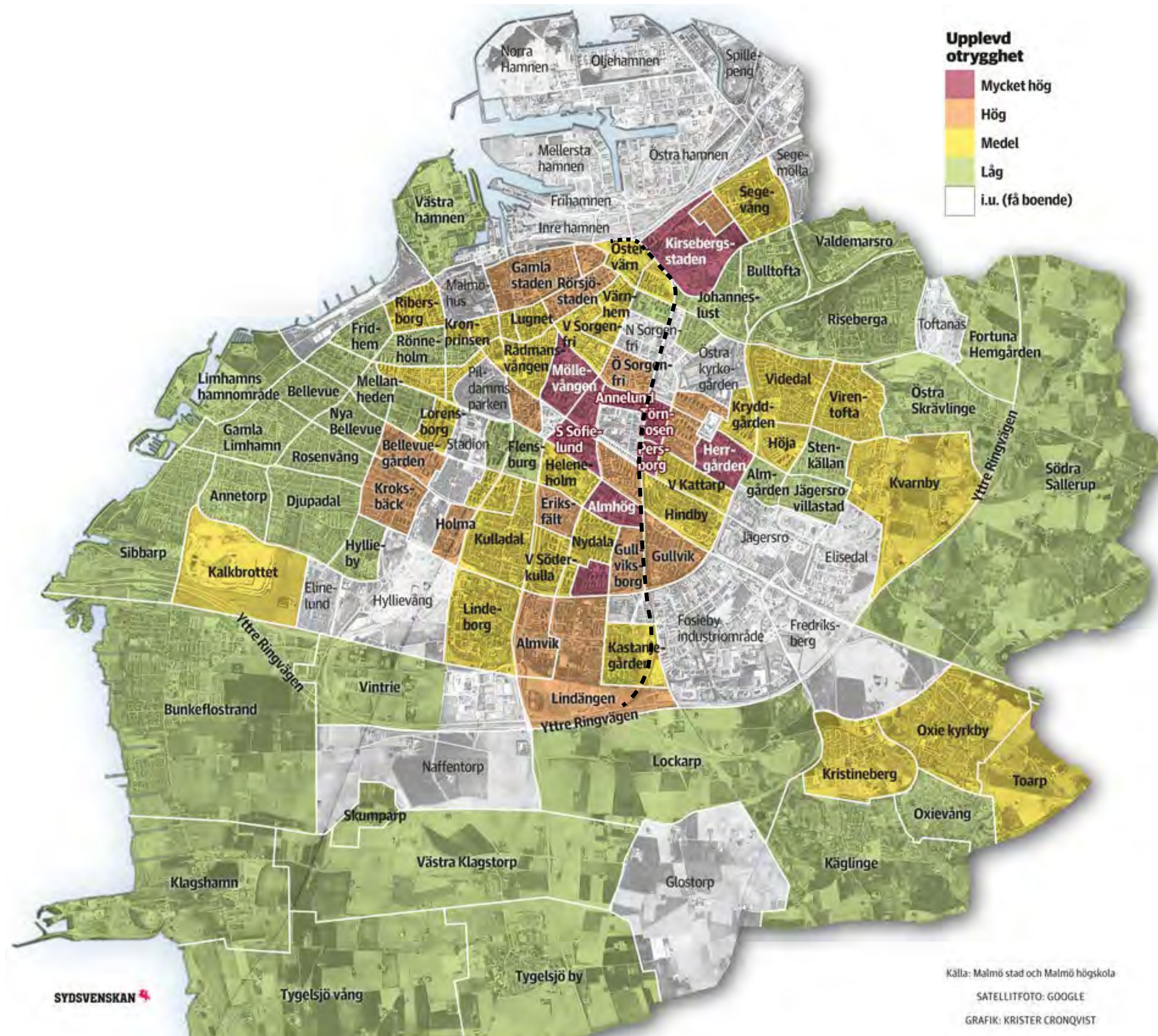


MALMÖ I FÖRÄNDRING - TIDIGARE SATSNINGAR I VÄST FÖLJS NU AV SATSNINGAR ÄVEN I ÖST





KONTINENTALBANAN KVARSTÅR SOM BARRIÄR

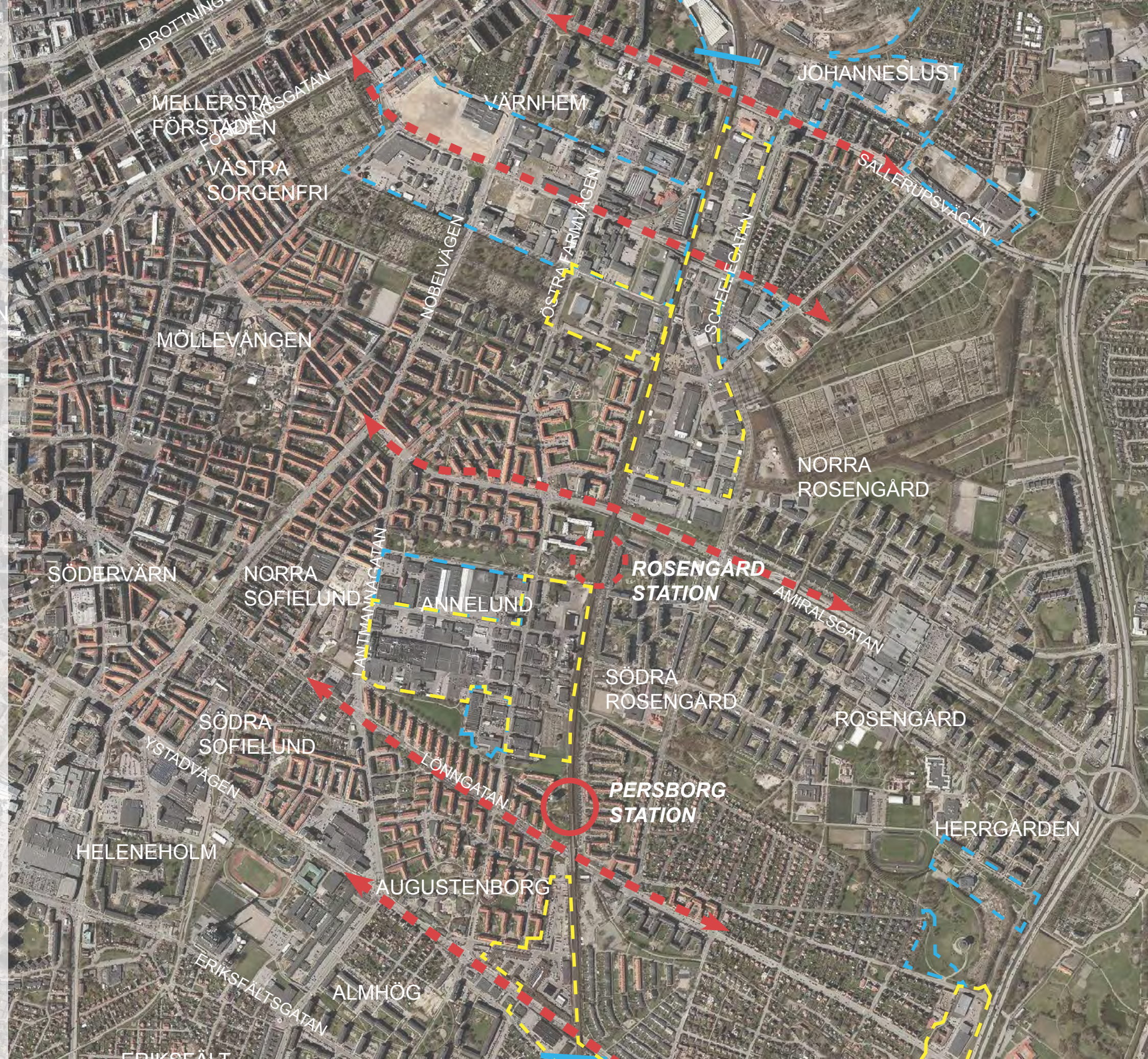


Uppmärksamhetsavstånd runt spårområdet innebär att omgivande mark främst lämpar sig för industrier och andra särskilda verksamheter. Spåren tillsammans med de särskilda verksamheterna delar av staden.

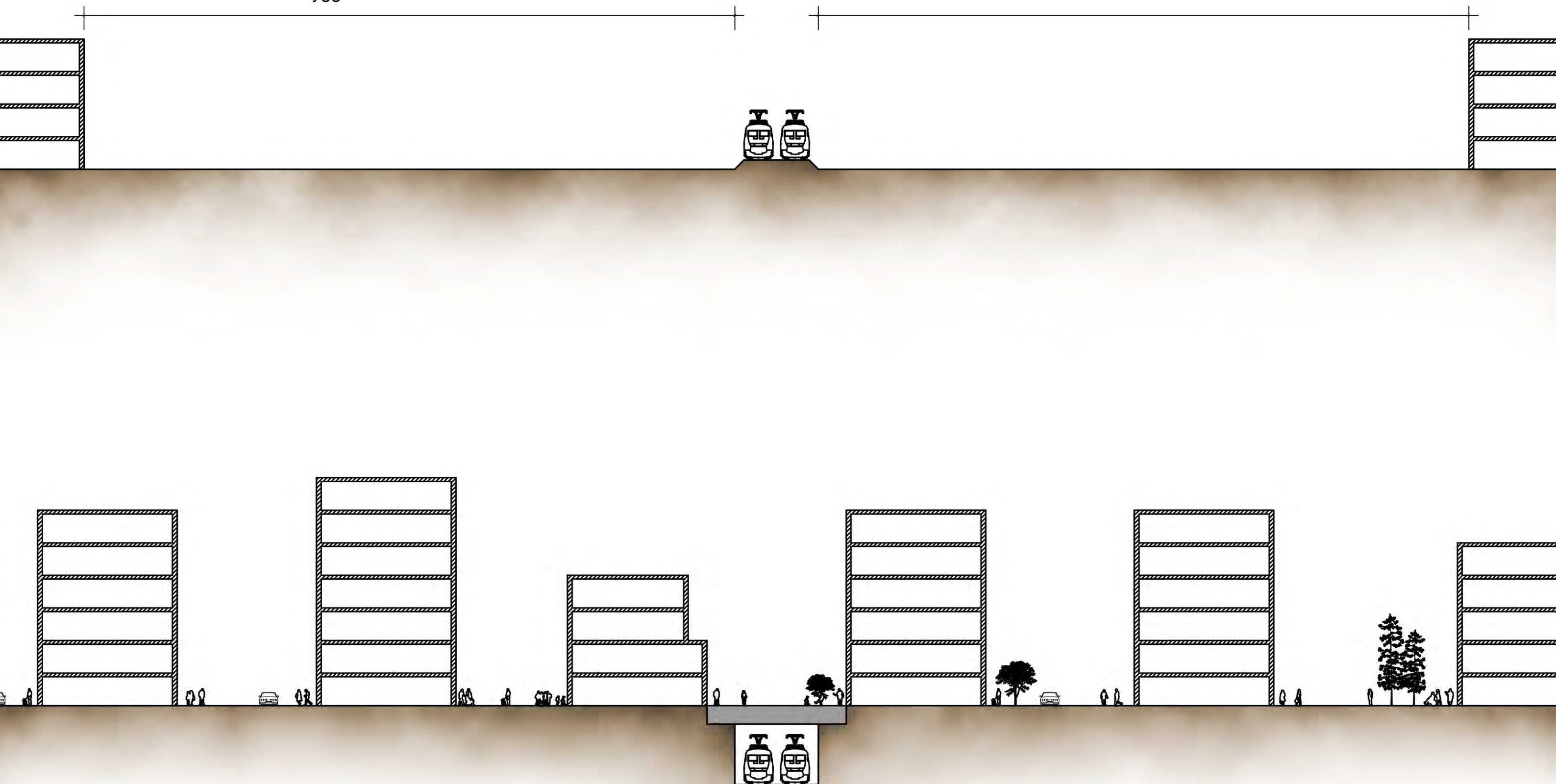
En överdäckning av spåren leder till att marken kan användas för bostäder och därigenom fläta samman staden. Dessutom kommer då värdet på de omkringliggande områdena att öka, både i ekonomiska och sociala avseenden.

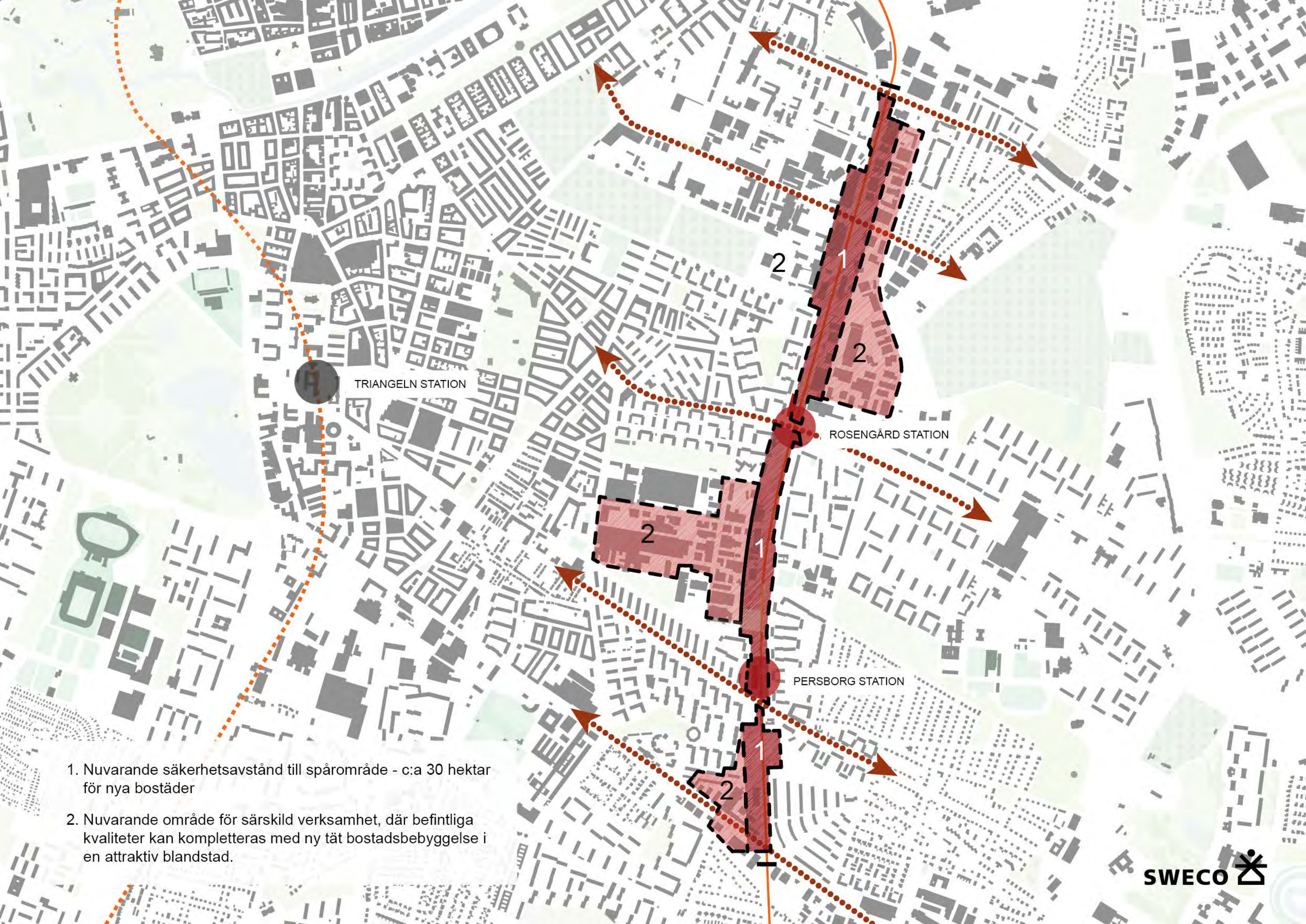
ÄRTHOLMEN

- NY BLANDAD BEBYGGELSE
- SÄRSKILT VERKSAMHETSOMRÅDE
- AVGRÄNSNING NEDSÄNKNING



Säkerhetsavstånd till tät
bostadsbebyggelse





TRIANGELN STATION

ROSENGÅRD STATION

PERSBORG STATION

1. Nuvarande säkerhetsavstånd till spårområde - c:a 30 hektar för nya bostäder
2. Nuvarande område för särskild verksamhet, där befintliga kvaliteter kan kompletteras med ny tät bostadsbebyggelse i en attraktiv blandstad.

KONTINENTALSTADEN



ÖSTERVÄRN STATION

Nybyggnation längs tidigare
säkerhetsavstånd till spår

Start på överdäckning

Förnyelse/förtätning av
befintligt industriområde

ROSENGÅRD STATION
2 uppgångar

Förnyelse/förtätning av
befintligt industriområde

Amiralsstaden

Culture Casbah/ Törnrosen Tower

Rosengårdsstråket

Nybyggnation längs tidigare
säkerhetsavstånd till spår

PERSBORG STATION